Government
Publications

Government
Publications


Digitized by the Internet Archive
in 2022 with funding from
University of Toronto

https://archive.org/details/31761115501801



CONSOLIDATED REGULATIONS OF CANADA

1978

CODIFICATION DES RÈGLEMENTS DU CANADA

1978

Volume I

C. 1-110

NOTICE

The Consolidated Regulations of Canada 1978 are to come into force and have effect as law on a day to be declared by order of the Governor in Council. That order when made will be published in the *Canada Gazette*.

The attention of readers is also drawn to the Explanatory Note in the last volume of the consolidation. The Note contains information on a number of matters, including the arrangement of the consolidation, that may be of assistance to those using the consolidation.

The Statute Revision Commission

AVIS

La Codification des règlements du Canada 1978 doit entrer en vigueur et avoir force de loi à la date fixée par un décret du gouverneur en conseil; une fois rendu, ce décret sera publié dans la *Gazette du Canada*.

Il est opportun d'attirer l'attention du lecteur sur la note explicative qui se trouve dans le dernier volume de la Codification. Cette note contient nombre de renseignements, dont ceux sur le classement de la Codification, qui peuvent faciliter la consultation de l'ouvrage.

La Commission de revision des lois

Government
Publications



Consolidated Regulations of Canada

1978

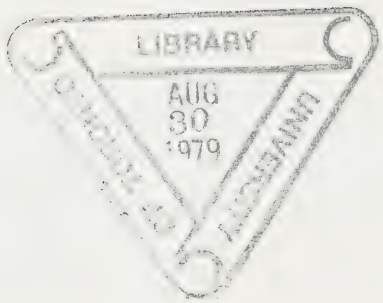
Prepared and published by the
Statute Revision Commission
pursuant to the
Statute Revision Act
(S.C., 1974-75-76, c. 20)
as of December 31, 1977

Codification des règlements du Canada

1978

Établie et publiée par la
Commission de revision des lois
conformément à la
Loi sur la revision des lois
(S.C., 1974-75-76, c. 20)
au 31 décembre 1977

Volume I



QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CONSOLIDATED REGULATIONS OF CANADA

VOLUME I

TABLE OF CONTENTS

Chap.	*Subject*	*Page*
	ADULT OCCUPATIONAL TRAINING ACT	
1	Adult Occupational Training Regulations	1
	AERONAUTICS ACT	
	(1) General	
2	Air Regulations	5
3	Air Carrier Regulations	45
4	Air Cushion Vehicle Regulations	183
5	Air Services Fees Regulations	185
6	Airport Ground Transportation Fees Regulations	197
7	Airport Vehicle Parking Fees Regulations	199
8	Civil Aviation Security Measures Regulations	205
9	Civil Aviation Security Measures Order	207
10	Flying Accidents Compensation Regulations	209
11	Foreign Aircraft Security Measures Regulations	213
12	Foreign Aircraft Security Measures Order	217
13	Forest Fire Control Operations Order	219
14	New Zealand Service Aircraft Over-Flight Regulations	221
15	United Kingdom Service Aircraft Over-Flight Regulations	223
16	United States Service Aircraft Over-Flight Regulations	225

CODIFICATION DES RÈGLEMENTS DU CANADA

VOLUME I

TABLE DES MATIÈRES

Chap.	*Sujet*	*Page*
	LOI SUR LA FORMATION PROFESSIONNELLE DES ADULTES	
1	Règlement sur la formation professionnelle des adultes	1
	LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE	
	(1) D'ordre général	
2	Règlement de l'Air	5
3	Règlement sur les transporteurs aériens	45
4	Règlement sur les aéroglisseurs	183
5	Règlement sur les taxes des services aéronautiques	185
6	Règlement sur les redevances de transport terrestre dans les aéroports	197
7	Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports	199
8	Règlement sur les mesures de sécurité relatives à l'aviation civile	205
9	Ordonnance sur les mesures de sécurité de l'aviation civile	207
10	Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation	209
11	Règlement sur les aéronefs étrangers (mesures de sécurité)	213
12	Ordonnance sur les aéronefs étrangers (mesures de sécurité)	217
13	Ordonnance sur les opérations de lutte contre les feux de forêts	219
14	Règlement sur le survol d'aéronefs militaires de la Nouvelle-Zélande	221
15	Règlement sur le survol par les aéronefs militaires du Royaume-Uni	223
16	Règlement sur le survol par les aéronefs militaires des États-Unis	225

Chap.	Subject	Page
	(2) Air Navigation	
17	Additional Bank and Pitch Indicator Order	227
18	Aerodrome Minimum Lighting Order	229
19	Aerodromes Marking Order, Unlicensed	231
20	Aeronautical Communications Standards and Procedures Order	233
21	Air Carriers Using Large Aeroplanes Order	237
22	Air Carriers Using Small Aeroplanes Order	277
23	Aircraft Accidents and Missing Aircraft Order	299
24	Aircraft Journey Log Order	303
25	Aircraft Minimum Equipment List Order	305
26	Aircraft Nationality and Registration Marks Order	307
27	Aircraft Noise Certification Order	311
28	Aircraft Seats, Safety Belts and Safety Harnesses Order	317
29	Aircraft Speed Limit Order	319
30	Aircraft Technical Log Order	321
31	Airworthiness Certification Order	327
32	Altimeter and Altimeter Static Pressure System Order	329
33	Altimeter Setting Procedures Order	331
34	Altitude Alerting Systems Order	333
35	Block Airspace Order	335
36	Charter Flight Apron Reservations Order	337
37	Cockpit Voice Recorder Order	341
38	Communication Failure in IFR Flight Order	343
39	Cruising Altitudes Order	345
40	Day VFR Flight Instruments Order	349

Chap.	Sujet	Page
	(2) Navigation aérienne	
17	Ordonnance sur les indicateurs d'inclinaison longitudinale et transversale supplémentaires	227
18	Ordonnance sur le balisage lumineux minimal des aérodromes	229
19	Ordonnance sur le balisage des aérodromes non munis de permis	231
20	Ordonnance sur les normes et méthodes des communications aéronautiques	233
21	Ordonnance sur les transporteurs aériens utilisant de gros avions	237
22	Ordonnance sur les transportateurs aériens utilisant des avions petits porteurs	277
23	Ordonnance sur les accidents d'aviation et les aéronefs disparus	299
24	Ordonnance sur les carnets de route d'aéronef	303
25	Ordonnance sur la liste d'équipement minimal d'un aéronef	305
26	Ordonnance sur les marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs	307
27	Ordonnance sur le contrôle du bruit des aéronefs aux aéroports	311
28	Ordonnance sur les fauteuils d'aéronef, les ceintures et harnais de sécurité	317
29	Ordonnance sur la limitation de la vitesse des aéronefs	319
30	Ordonnance sur le livret technique d'aéronef	321
31	Ordonnance sur la certification de la navigabilité	327
32	Ordonnance sur les altimètres et les prises de pression statique pour altimètre	329
33	Ordonnance sur les procédures de calage altimétrique	331
34	Ordonnance sur le système ou dispositif avertisseur d'altitude	333
35	Ordonnance sur le bloc d'espace aérien	335
36	Ordonnance sur les réservations d'aire de trafic pour les vols d'affrètement	337
37	Ordonnance sur les enregistreurs de la parole dans les postes de pilotage	341
38	Ordonnance sur les interruptions de communications survenant en vol IFR	343
39	Ordonnance sur les altitudes de croisière	345
40	Ordonnance sur les systèmes de vol aux instruments pour vols VFR de jour	349

Chap.	*Subject*	*Page*
41	Distress and Urgency Signals Order	351
42	Emergency Locator Transmitter Order	353
43	Emergency Radio Frequency and Visual Interception Signals Order	357
44	Flight Data Recorder Order	361
45	Flight Plans and Flight Notifications Order	363
46	Flight Restrictions, National, Provincial and Municipal Parks Order	367
47	Flying Control Locks Order	371
48	IFR Flight Instruments and Equipment Order	373
49	IFR Flight Position Reports Order	375
50	Life-saving Equipment Order	377
51	Night Flying Equipment Order	381
52	Oxygen Equipment Order	385
53	Personnel Licences Order	389
54	Pilot Licence Privileges Order	391
55	Positive Control Zone Order	395
56	Private Aircraft Exemption Order	397
57	Private Aircraft Flight Permits Order	399
58	Privileges Attaching to Aircraft Maintenance Engineer Licences Order	403
59	Prohibited and Restricted Airspace Order	405
60	Radar Transponder Order	409
61	Restraint of Carry-On Baggage Order	411
62	Rotorcraft Air Transport Operations Order	413
63	Security Control of Air Traffic Order	433
64	Sonic and Supersonic Flight Order	443
65	Sparsely Settled Areas Order	447
66	Special Aviation Events Safety Order	451
67	Special VFR Flight Order	453

Chap.	*Sujet*	*Page*
41	Ordonnance sur les signaux de détresse et d'urgence	351
42	Ordonnance sur les radiobalises de secours	353
43	Ordonnance sur la fréquence radio de secours et les signaux visuels d'interception	357
44	Ordonnance sur les enregistreurs de données de vol	361
45	Ordonnance sur les plans de vol et avis de vol	363
46	Ordonnance sur les restrictions applicables aux aéronefs dans les parcs nationaux, provinciaux et municipaux	367
47	Ordonnance sur les dispositifs de blocage des commandes de vol	371
48	Ordonnance sur les instruments et l'équipement de vol IFR	373
49	Ordonnance sur les comptes rendus de position des vols IFR	375
50	Ordonnance sur l'équipement de sauvetage	377
51	Ordonnance sur l'équipement pour le vol de nuit	381
52	Ordonnance sur l'équipement d'oxygène	385
53	Ordonnance sur les licences du personnel	389
54	Ordonnance sur les privilèges conférés par les licences de pilote	391
55	Ordonnance sur les zones de contrôle intégral	395
56	Ordonnance sur l'exemption d'aéronefs privés	397
57	Ordonnance sur les permis de vol pour aéronefs privés	399
58	Ordonnance sur les privilèges conférés par les licences de mécanicien d'entretien d'aéronefs	403
59	Ordonnance sur des espaces aériens interdits ou réglementés	405
60	Ordonnance sur les transpondeurs radar	409
61	Ordonnance sur l'assujettissement des bagages de cabine	411
62	Ordonnance sur l'utilisation de giravions pour le transport aérien	413
63	Ordonnance sur le contrôle de la circulation aérienne aux fins de la sécurité nationale	433
64	Ordonnance sur le vol sonique et supersonique	443
65	Ordonnance sur les régions inhospitalières	447
66	Ordonnance sur la sécurité aéronautique (manifestation spéciale)	451
67	Ordonnance sur le vol VFR spécial	453

Chap.	Subject	Page
68	Terminal Radar Service Area Order	455
69	VFR Flight Procedures at Designated Airports Order	457
70	Visual Ground Signals Order	459
71	Weather Minima, Alternate Airports Order	461
72	Weather Minima for VFR Flight Order	463
	(3) Canadian Transport Commission	
73	Class 4 Positioning Charges Regulations	465
	(4) Airport Zoning	
74	Abbotsford Airport Zoning Regulations	467
75	Baie Comeau Airport Zoning Regulations	473
76	Brandon Airport Zoning Regulations	479
77	Calgary International Airport Zoning Regulations	485
78	Canadian Forces Base Shearwater Airfield Zoning Regulations	493
79	Cartierville Airport Zoning Regulations	501
80	Chilliwack Airport Zoning Regulations	523
81	Edmonton International Airport Zoning Regulations	527
82	Fort McMurray Airport Zoning Regulations	531
83	Gander Airport Zoning Regulations	535
84	Grande Praire Airport Zoning Regulations	539
85	Halifax International Airport Zoning Regulations	545
86	Hamilton Airport Zoning Regulations	551
87	Hay River Airport Zoning Regulations	559
88	Kamloops Airport Zoning Regulations	565
89	Kelowna Airport Zoning Regulations	569
90	Lakehead Airport Zoning Regulations	577
91	Langley Airport Zoning Regulations	597
92	Lethbridge Airport Zoning Regulations	615
93	London Airport Zoning Regulations	621
94	Moncton Airport Zoning Regulations	627
95	Mont-Joli Airport Zoning Regulations	635

Chap.	Sujet	Page
68	Ordonnance sur les régions terminales à service radar	455
69	Ordonnance de restriction sur les vols VFR (certains aéroports)	457
70	Ordonnance sur les signaux visuels au sol	459
71	Ordonnance sur les minima atmosphériques requis aux aéroports de dégagement	461
72	Ordonnance sur les minima atmosphériques pour le vol VFR	463
	(3) Commission canadienne des transports	
73	Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4)	465
	(4) Zonage d'aéroports	
74	Règlement de zonage de l'aéroport d'Abbotsford	467
75	Règlement de zonage de l'aéroport de Baie-Comeau	473
76	Règlement de zonage de l'aéroport de Brandon	479
77	Règlement de zonage de l'aéroport international de Calgary	485
78	Règlement de zonage de l'aéroport de la base des Forces canadiennes de Shearwater	493
79	Règlement de zonage de l'aéroport de Cartierville	501
80	Règlement de zonage de l'aéroport de Chilliwack	523
81	Règlement de zonage de l'aéroport international d'Edmonton	527
82	Règlement de zonage de l'aéroport de Fort McMurray	531
83	Règlement de zonage de l'aéroport de Gander	535
84	Règlement de zonage de l'aéroport de Grande Prairie	539
85	Règlement de zonage de l'aéroport international de Halifax	545
86	Règlement de zonage de l'aéroport de Hamilton	551
87	Règlement de zonage de l'aéroport de Hay River	559
88	Règlement de zonage de l'aéroport de Kamloops	565
89	Règlement de zonage de l'aéroport de Kelowna	569
90	Règlement de zonage de l'aéroport de Lakehead	577
91	Règlement de zonage de l'aéroport de Langley	597
92	Règlement de zonage de l'aéroport de Lethbridge	615
93	Règlement de zonage de l'aéroport de London	621
94	Règlement de zonage de l'aéroport de Moncton	627
95	Règlement de zonage de l'aéroport de Mont-Joli	635

Chap.	Subject	Page
96	Montreal International Airport Zoning Regulations	647
97	Namao Airport Zoning Regulations	663
98	New Montreal International Airport (Mirabel) Zoning Regulations	669
99	North Bay Airport Zoning Regulations	695
100	Ottawa International Airport Zoning Regulations	699
101	Penticton Airport Zoning Regulations	707
102	Pitt Meadows Airport Zoning Regulations	711
103	Prince George Airport Zoning Regulations	723
104	Quebec Airport Zoning Regulations	729
105	Regina Airport Zoning Regulations	745
106	Resolute Bay Airport Zoning Regulations	751
107	Sarnia Airport Zoning Regulations	755
108	Saskatoon Airport Zoning Regulations	759
109	Sault Ste. Marie Airport Zoning Regulations	767
110	St. Andrews Airport Zoning Regulations	771

Chap.	Sujet	Page
96	Règlement de zonage de l'aéroport international de Montréal	647
97	Règlement de zonage de l'aéroport de Namao	663
98	Règlement de zonage de l'aéroport de Mirabel	669
99	Règlement de zonage de l'aéroport de North Bay	695
100	Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa	699
101	Règlement de zonage de l'aéroport de Penticton	707
102	Règlement de zonage de l'aéroport de Pitt Meadows	711
103	Règlement de zonage de l'aéroport de Prince George	723
104	Règlement de zonage de l'aéroport de Québec	729
105	Règlement de zonage de l'aéroport de Regina	745
106	Règlement de zonage de l'aéroport de Resolute Bay	751
107	Règlement de zonage de l'aéroport de Sarnia	755
108	Règlement de zonage de l'aéroport de Saskatoon	759
109	Règlement de zonage de l'aéroport de Sault-Sainte-Marie	767
110	Règlement de zonage de l'aéroport de St. Andrews	771

CHAPTER 1

ADULT OCCUPATIONAL TRAINING ACT

Adult Occupational Training Regulations

REGULATIONS RESPECTING THE OCCUPATIONAL TRAINING OF ADULTS

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Adult Occupational Training Regulations*.

Interpretation

2. (1) In these Regulations,

"Act" means the *Adult Occupational Training Act*;

"spouse" of an adult includes any person who, for a period of not less than one year immediately preceding the enrolment of the adult in an occupational training course, has been publicly represented by the adult as the husband or wife of the adult.

(2) For the purposes of the Act,

"full-time instruction", when used with reference to an occupational training course means, 24 hours a week or more of instruction;

"instruction designed for university credit" means instruction that is part of a course of studies for the successful completion of which a university will grant a degree;

"part-time instruction", when used with reference to an occupational training course, means less than 24 hours a week of instruction;

"regular school leaving age" means the age at which a person is no longer required by the law of the province in which he resides to attend school.

Dependent Persons

3. For the purposes of these Regulations, a person shall be considered to be wholly or substantially dependent for support on an adult if that person is actually supported by the adult and is

(*a*) the natural child of the adult or has been adopted legally or in fact by the adult and is

(i) under 16 years of age, or

(ii) over 16 years of age and in full-time attendance at a school or university;

(*b*) the spouse of the adult and does not receive more than $25 per week as income;

CHAPITRE 1

LOI SUR LA FORMATION PROFESSIONNELLE DES ADULTES

Règlement sur la formation professionnelle des adultes

RÈGLEMENT CONCERNANT LA FORMATION PROFESSIONNELLE DES ADULTES

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur la formation professionnelle des adultes*.

Interprétation

2. (1) Dans le présent règlement,

«conjoint» d'un adulte comprend toute personne qui, pendant une période d'au moins une année précédant immédiatement l'inscription à un cours de formation professionnelle, a été publiquement présentée par cet adulte comme l'époux ou l'épouse dudit adulte;

«Loi» désigne la *Loi sur la formation professionnelle des adultes*.

(2) Aux fins de l'application de la Loi,

«âge normal de fin de scolarité désigne» l'âge auquel une personne n'est plus tenue, par la loi de la province où elle réside, de fréquenter l'école;

«enseignement à plein temps», quand il s'agit de formation professionnelle, désigne un enseignement d'une durée de 24 heures ou plus par semaine;

«enseignement à temps partiel», lorsqu'il s'agit de formation professionnelle, désigne un enseignement d'une durée de moins de 24 heures par semaine;

«enseignement qui sert à l'obtention d'un crédit universitaire» désigne l'enseignement intégré à un cours d'études, lequel, s'il est achevé avec succès, conduit à un diplôme universitaire.

Personnes à charge

3. Aux fins de l'application du présent règlement, une personne est considérée comme étant entièrement ou presqu'entièrement à la charge d'un adulte si cette personne est effectivement à la charge de cet adulte et est

a) l'enfant naturel de l'adulte ou a été adoptée légalement ou de fait par l'adulte et est

(i) âgée de moins de 16 ans, ou

(ii) âgée de plus de 16 ans et fréquente à plein temps une école ou une université:

b) le conjoint de l'adulte et touche au plus $25 de revenu hebdomadaire;

(*c*) mentally or physically infirm; or

(*d*) without employment and seeking work.

Attendance at School

4. (1) For the purposes of section 4 of the Act, an adult shall be deemed not to have attended school on a regular basis where he has attended school for less than 20 days.

(2) For the purposes of subsection (1), attendance by an adult

(*a*) in an occupational training course, or

(*b*) at school outside working hours while holding a full-time job

shall be deemed not to be attendance at school.

Payment of Charges

5. The charges that may be paid for the training of an adult enrolled in a course described in subsection 5(3) of the Act shall not exceed

(*a*) the amount of the fee charged other persons for taking that course; and

(*b*) the actual cost of supplies, not covered by the fee, that are required by the adult to take the course.

Rates of Training Allowances

6. (1) Subject to section 8, the weekly rates at which training allowances are payable to an adult described in section 7 of the Act who, at the time of enrolment in an occupational training course described therein, resides in a province set out in Column I of the schedule shall be the amount set out opposite that province that is payable to him as an adult described in one of the headings to Columns III to VII of the schedule plus the amount set out opposite that province in Column VIII of the schedule that is payable to him as an adult described in the heading to that Column.

(2) Subject to section 8, the weekly rate at which a training allowance is payable to an adult who, at the time of enrolment in an occupational training course described in section 7 of the Act, resides in a household maintained by his parent or spouse and in a province set out in Column I of the schedule shall be the amount set out opposite that province that is payable to him as an adult described in the heading to Column II of the schedule.

7. For the purposes of the schedule, a person is a dependant of an adult if that person is wholly or substantially dependent for support on the adult.

8. (1) Where in any week an adult who is being trained in an occupational training course did not receive training for at least 5 days and was not excused therefrom by reason of illness or other reasonable grounds pertaining to that adult by the person in charge of the course, the amount of the training allowance payable to him for that week shall be pro rated on the basis of the number of days of training provided in that course in that week.

c) mentalement ou physiquement débile; ou

d) sans travail et à la recherche d'un emploi.

Fréquentation scolaire

4. (1) Aux fins de l'article 4 de la Loi, un adulte est censé n'avoir pas fréquenté l'école d'une façon normale lorsqu'il a fréquenté l'école pendant moins de 20 jours.

(2) Aux fins du paragraphe (1), l'adulte qui

a) suit un cours de formation professionnelle, ou

b) fréquente une école en dehors de ses heures de travail alors qu'il occupe un emploi à plein temps

est censé ne pas fréquenter l'école.

Paiement des frais

5. Les frais qui peuvent être payés pour la formation d'un adulte inscrit à un cours mentionné au paragraphe 5(3) de la Loi ne doivent pas dépasser

a) le montant des droits exigés des autres personnes qui suivent ce cours; et

b) le prix réel, non compris dans le droit exigé, des fournitures nécessaires à l'adulte qui suit ce cours.

Taux des allocations de formation

6. (1) Sous réserve des dispositions de l'article 8, le taux hebdomadaire auquel l'allocation de formation payable à un adulte qui répond aux conditions énoncées à l'article 7 de la Loi et qui, au moment de l'inscription à un cours de formation professionnelle désigné audit article, réside dans une province indiquée à la colonne I de l'annexe, est le montant inscrit en regard de cette province et qu'il peut toucher à titre d'adulte désigné sous l'une des rubriques des colonnes III à VII de l'annexe, plus le montant indiqué en regard de cette province, à la colonne VIII de l'annexe et qu'il peut toucher à titre d'adulte désigné sous la rubrique de cette colonne.

(2) Sous réserve des dispositions de l'article 8, le taux hebdomadaire auquel l'allocation de formation payable à un adulte qui, au moment de l'inscription à un cours de formation professionnelle désigné à l'article 7 de la Loi, réside dans une famille soutenue par son père, sa mère ou son conjoint, et dans une province indiquée à la colonne I de l'annexe, est le montant inscrit en regard de cette province et qu'il peut toucher à titre d'adulte désigné sous la rubrique de la colonne II de l'annexe.

7. Aux fins de l'annexe, une personne est à la charge d'un adulte si ladite personne est entièrement ou presque entièrement à la charge de cet adulte.

8. (1) Lorsque, au cours de n'importe quelle semaine, un adulte qui suit un cours de formation professionnelle n'a pas assisté à ce cours pendant au moins 5 jours et que l'absence n'a pas été autorisée, par la personne chargée du cours, pour des raisons de maladie ou d'autres motifs raisonnables touchant cet adulte, le montant de l'allocation de formation qui peut lui être versé pour ladite semaine sera calculé au prorata du nombre de jours d'enseignement consacrés à ce cours pendant la semaine.

(2) The Commission may authorize payment of the training allowance to an adult who is being trained in an occupational training course for any week or part thereof that the adult did not receive training by reason of the temporary closure of the occupational training facilities on account of a holiday, a strike, a teacher's convention, an act of God or other similar circumstances.

(3) Subject to subsections (1) and (2), where in any week an occupational training course is provided to an adult on a scheduled basis of less than 5 days, the amount of the training allowance payable to him for that week shall be pro rated on the basis of the training allowance otherwise payable for 5 days of training in that week.

(4) Where benefits under the *Unemployment Insurance Act, 1971* are paid to an adult described in section 7 of the *Adult Occupational Training Act*, the Commission may pay to that adult, where he is living away from home while receiving training, a weekly training allowance only in the amount set out in Column VIII of the schedule.

9. Where an adult has been enrolled in an occupational training course, the Commission may authorize the payment to that adult of an advance on the training allowances payable to him not exceeding the weekly amount payable to that adult in accordance with the schedule.

Average Hourly Earnings

10. For the purposes of section 9 of the Act, the average hourly earnings for a week of an adult described in that section shall be an amount equal to the amount obtained by dividing the total earnings of the adult for the week from employment with an employer described in that section by the total number of hours that the adult was employed by that employer during that week.

Special Cooperative Training Projects

11. Where an adult receives occupational training pursuant to a special cooperative project respecting training agreed to by a province, the Commission may pay to that adult under section 7 of the Act a training allowance at a weekly rate equal to $10, plus

(*a*) if the adult is living away from home while taking training, the amount set out in Column VIII of item 1 or 2 of the schedule, whichever is applicable; or

(*b*) if the adult is not living away from home while taking training and is not in receipt of any other form of reimbursement for expenses incurred while travelling to and from the occupational training course, $10.

(2) La Commission peut autoriser le versement d'une allocation de formation à un adulte qui suit un cours de formation professionnelle pour toute semaine ou partie de semaine pendant laquelle l'adulte n'a pas reçu de formation en raison de la fermeture provisoire de l'établissement dispensant le cours à l'occasion de jours fériés légaux, de congés, de grèves, de journées pédagogiques, de cas de force majeure et autres circonstances.

(3) Sous réserve des paragraphes (1) et (2), lorsque, au cours de n'importe quelle semaine, le cours de formation professionnelle est réparti sur une période de moins de 5 jours, le montant de l'allocation de formation qui peut lui être versé pour ladite semaine sera calculé au prorata de l'allocation de formation qui lui aurait été versée pour 5 jours de formation au cours de ladite semaine.

(4) La Commission peut payer une allocation de formation hebdomadaire, du montant fixé à la Colonne VIII de l'annexe, à un adulte décrit à l'article 7 de la *Loi sur la formation professionnelle des adultes*, lorsque celui-ci touche des prestations d'assurance-chômage en vertu de la *Loi de 1971 sur l'assurance-chômage* et vit en dehors de son foyer durant la période de formation.

9. Lorsqu'un adulte s'est inscrit à un cours de formation professionnelle, la Commission peut autoriser le versement à cet adulte d'une avance sur les allocations de formation qui peuvent lui être versées, jusqu'à concurrence du montant hebdomadaire qui peut être versé à cet adulte conformément aux dispositions de l'annexe.

Gains horaires moyens

10. Aux fins de l'application de l'article 9 de la Loi, les gains horaires moyens, au cours d'une semaine, d'un adulte désigné dans cet article seront d'un montant égal au montant obtenu en divisant les gains totaux de cet adulte pour la semaine, reçus d'un employeur désigné audit article, par le nombre total d'heures pendant lesquelles l'adulte était employé par cet employeur au cours de ladite semaine.

Projets spéciaux de coopération visant la formation

11. La Commission peut, en vertu de l'article 7 de la Loi, verser à un adulte qui reçoit une formation professionnelle dans le cadre d'un projet spécial de coopération visant la formation dont a convenu une province, une allocation de formation à un taux hebdomadaire de $10, plus

a) si l'adulte habite à l'extérieur de son foyer pendant qu'il suit des cours de formation, le montant indiqué à la colonne VIII de l'article 1 ou 2 de l'annexe, selon le cas; ou

b) si l'adulte n'habite pas à l'extérieur de son foyer pendant qu'il suit des cours de formation et s'il n'obtient aucune autre forme de remboursement des frais de déplacement qu'il a déboursés pour se rendre aux cours de formation professionnelle et en revenir, $10.

SCHEDULE

(*ss. 6, 7, 9 and 11*)

Column I	Column II	Column III	Column IV	Column V	Column VI	Column VII	Column VIII
	ALLOWANCE PAYABLE TO AN ADULT						Additional Allowance Payable to an Adult who must live away from Home while Taking Training
Residence of Adult	Without Dependants and for whom the Basic Allowance has been Granted	Without Dependants and for whom the Regular Allowance has been Granted	Who has only One Dependant	Who has only Two Dependants	Who has only Three Dependants	Who has Four or more Dependants	
	$	$	$	$	$	$	$
1. Subject to item 2, all provinces	45	79	90	97	103	109	33
2. Yukon and Northwest Territories	45	79	90	97	103	109	38

ANNEXE

(*art. 6, 7, 9 et 11*)

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	Colonne VI	Colonne VII	Colonne VIII
	ALLOCATION PAYABLE À UN ADULTE						Allocation supplémentaire payable à un adulte qui doit habiter à l'extérieur de son foyer pendant qu'il suit des cours de formation
Résidence	Sans personne à charge et à qui l'allocation de base a été accordée	Sans personne à charge et à qui l'allocation régulière a été accordée	Ayant une personne à charge	Ayant deux personnes à charge	Ayant trois personnes à charge	Ayant quatre personnes à charge ou plus	
	$	$	$	$	$	$	$
1. Sous réserve de l'article 2, toutes les provinces	45	79	90	97	103	109	33
2. Yukon et territoires du Nord-Ouest	45	79	90	97	103	109	38

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 2

AERONAUTICS ACT

Air Regulations

REGULATIONS RESPECTING AERONAUTICS

PART I

GENERAL

Short Title

100. These Regulations may be cited as the *Air Regulations*.

Interpretation

101. In these Regulations,

"acrobatic flight" means manoeuvres intentionally performed by an aircraft, involving an abrupt change in its attitude, an abnormal attitude or an abnormal variation in speed; (*acrobatie aérienne*)

"aerodrome" means any area of land, water (including the frozen surface thereof) or other supporting surface used or designed, prepared, equipped or set apart for use either in whole or in part for the arrival and departure, movement or servicing of aircraft and includes any buildings, installations and equipment in connection therewith; (*aérodrome*)

"aerodrome traffic zone" means an airspace extending upwards vertically from the surface of the earth and designated as an aerodrome traffic zone in the *Designated Airspace Handbook* issued under the authority of the Minister; (*zone de circulation d'aérodrome*)

"aeroplane" means a power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight from aerodynamic reactions on surfaces that remain fixed under given conditions of flight; (*avion*)

"air carrier" means any person who operates a commercial air service; (*transporteur aérien*)

"aircraft" means any machine capable of deriving support in the atmosphere from the reactions of the air; (*aéronef*)

"aircraft accident" means an occurrence associated with the operation of an aircraft that takes place between the time that any person boards the aircraft with the intention of flight and the time that all such persons have disembarked therefrom, in which

(*a*) any person suffers death or serious injury as a result of being in or upon the aircraft or by direct contact with the aircraft or anything attached thereto, or

(*b*) the aircraft receives substantial damage or is destroyed; (*accident d'aviation*)

"aircraft accident investigator" means a person designated by the Minister to investigate aircraft accidents; (*enquêteur sur les accidents d'aviation*)

CHAPITRE 2

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de l'Air

RÈGLEMENT DE L'AIR

PARTIE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Titre abrégé

100. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de l'Air*.

Interprétation

101. Dans le présent règlement,

«accident d'aviation» désigne un événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où des personnes montent à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où ces personnes descendent, et au cours duquel

a) une ou plusieurs personnes sont tuées ou grièvement blessées du fait qu'elles se trouvent soit sur l'aéronef, soit en contact direct avec celui-ci ou avec un objet qui y est fixé, ou

b) l'aéronef subit des dégâts importants ou est détruit; (*aircraft accident*)

«acrobatie aérienne» désigne des manœuvres effectuées intentionnellement par un aéronef et comportant un brusque changement d'assiette, une position anormale ou une variation anormale de vitesse; (*acrobatic flight*)

«aérodrome» désigne toute étendue de terre ou d'eau (y compris la portion du plan d'eau qui est gelée), ou une autre surface d'appui utilisée ou conçue, aménagée, équipée ou tenue en disponibilité pour servir, dans son intégralité ou en partie, aux arrivées, aux départs, aux manœuvres ou à l'entretien courant des aéronefs, et comprend tout bâtiment, toute installation et tout équipement prévus à cet effet; (*aerodrome*)

«aérodyne» désigne tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue par des forces aérodynamiques; (*heavier-than-air aircraft*)

«aéronef» désigne tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air; (*aircraft*)

«aéronef canadien» désigne un aéronef immatriculé au Canada aux termes de la partie II; (*Canadian aircraft*)

«aéronef civil» désigne tout autre aéronef qu'un aéronef militaire; (*civil aircraft*)

«aéronef commercial» désigne un aéronef exploité ou prêt à l'être contre un prix de louage ou une rémunération; (*commercial aircraft*)

«aéronef d'État» désigne un aéronef civil qui appartient à Sa Majesté du chef du Canada ou de l'une des provinces, et qui est exclusivement affecté à son service; (*state aircraft*)

"aircraft accident site" means the area of land or water where an aircraft accident has occurred and includes any area in which are located the aircraft, any contents from or parts of the aircraft and any cuts, impressions, slashes, tears or other marks in or upon the ground or on any structure, vegetation or other matter located thereon that are made by the aircraft or the contents or parts of the aircraft; (*endroit de l'accident d'aviation*)

"airport" means an aerodrome for which, under Part III, an airport licence has been issued by the Minister; (*aéroport*)

"airport traffic" means all traffic on the manoeuvring area of an airport and all aircraft flying in the vicinity of an airport; (*circulation d'aéroport*)

"airship" means a power-driven lighter-than-air aircraft; (*dirigeable*)

"air traffic" means all aircraft in flight and aircraft operating on the manoeuvring area of an aerodrome; (*circulation aérienne*)

"air traffic control clearance" means authorization by an air traffic control unit for an aircraft to proceed within controlled airspace under specified conditions; (*autorisation du contrôle de la circulation aérienne*)

"air traffic control instruction" means a directive issued by an air traffic control unit for air traffic control purposes; (*instructions du contrôle de la circulation aérienne*)

"air traffic control service" means a service as specified in Part VI, provided for the purposes of

(*a*) preventing collisions

(i) between aircraft, and

(ii) on the manoeuvring area between aircraft and obstructions, and

(*b*) expediting and maintaining an orderly flow of air traffic; (*service du contrôle de la circulation aérienne*)

"air traffic control unit" means

(*a*) an area control centre established to provide air traffic control service to IFR flights,

(*b*) a terminal control unit established to provide air traffic control service to IFR flights operating within a terminal control area, or

(*c*) an airport control tower unit established to provide air traffic control service to airport traffic,

as the circumstances require; (*organe du contrôle de la circulation aérienne*)

"airworthy" means, in respect of an aircraft or aircraft part, in a fit and safe state for flight and in conformity with the standards of airworthiness established by the Minister in respect of that aircraft or aircraft part; (*navigable ou en état de navigabilité*)

"alternate airport" means an aerodrome specified in a flight plan to which a flight may proceed when a landing at the intended destination becomes inadvisable; (*aéroport de dégagement*)

"apron" means that part of an aerodrome, other than the manoeuvering area, intended to accommodate the loading and unloading of passengers and cargo, the refuelling, servicing, maintenance and parking of aircraft, and any move-

«aéronef privé» désigne un aéronef civil, sauf un aéronef commercial ou un aéronef d'État; (*private aircraft*)

«aéronef qui dépasse» désigne un aéronef qui s'approche d'un autre aéronef par l'arrière, sous un azimut qui forme un angle de moins de 70° avec le plan de symétrie de ce dernier aéronef, c'est-à-dire qui est dans une position telle par rapport à l'autre aéronef que, de nuit, il est ordinairement impossible de voir l'un des feux de position avant de cet aéronef; (*overtaking aircraft*)

«aéronef ultra-léger» s'entend d'un aéronef désigné comme tel en vertu du paragraphe 211(3); (*ultra-light aircraft*)

«aéroport» désigne un aérodrome à l'égard duquel le Ministre a délivré un permis d'aéroport en vertu de la partie III; (*airport*)

«aéroport contrôlé» désigne un aéroport doté d'un organe du contrôle de la circulation aérienne; (*controlled airport*)

«aéroport de dégagement» désigne un aérodrome, spécifié dans un plan de vol, vers lequel le vol peut être poursuivi lorsqu'il devient inopportun d'atterrir au point de destination prévu; (*alternate airport*)

«aéroport privé» désigne un aéroport pour lequel a été délivré un permis d'aéroport privé conformément aux dispositions de la partie III; (*private airport*)

«aéroport public» désigne un aéroport pour lequel a été délivré un permis d'aéroport public conformément aux dispositions de la partie III; (*public airport*)

«aérostat» désigne tout aéronef dont la sustentation est due à sa flottabilité dans l'air; (*lighter-than-air aircraft*)

«aire de manœuvre» désigne la partie d'un aérodrome devant servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs et aux manœuvres au sol qui se rattachent au décollage ou à l'atterrissage, à l'exclusion des aires de trafic; (*manoeuvring area*)

«aire de mouvement» désigne la partie d'un aérodrome destinée aux manœuvres des aéronefs à la surface, y compris l'aire de manœuvre et les aires de trafic; (*movement area*)

«aire de trafic» désigne la partie d'un aérodrome, sauf l'aire de manœuvre, qui est destinée à l'embarquement et au débarquement des voyageurs, au chargement et au déchargement du fret, au ravitaillement en carburant, à l'entretien courant et technique et au stationnement des aéronefs ainsi qu'aux manœuvres des aéronefs et des véhicules et au déplacement des piétons nécessaires à ces fins; (*apron*)

«altitude de croisière» désigne une altitude, caractérisée par une indication altimétrique constante par rapport à une référence fixe et définie, maintenue pendant un vol ou une partie d'un vol; (*cruising altitude*)

«atterrissage» (ou «amerrissage»), relativement à un aéronef, désigne l'action de prendre contact avec une surface d'appui et comprend les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action; relativement à un dirigeable ou à un ballon libre, ce terme désigne l'action d'amarrer l'appareil et comprend les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action; (*landing*)

«autogyre» désigne un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux; (*gyroplane*)

ment of aircraft, vehicles and pedestrians necessary for such purposes; (*aire de trafic*)

"balloon" means a motorless lighter-than-air aircraft; (*ballon*)

"*Canada Air Pilot*" means the publication referred to in section 554; (*Canada Air Pilot*)

"Canadian aircraft" means an aircraft registered in Canada under Part II; (*aéronef canadien*)

"ceiling" means the lowest height at which a broken or overcast condition exists, or the vertical visibility when an obscured condition such as snow, smoke or fog exists, whichever is the lower; (*plafond*)

"certificate of airworthiness" means a conditional certificate of fitness for flight issued in respect of a particular aircraft under Part II of these Regulations or under the laws of the state in which the aircraft is registered; (*certificat de navigabilité*)

"certificate of noise compliance" means a certificate issued by the Minister under section 316; (*certificat de conformité acoustique*)

"certificate of registration" means a certificate issued pursuant to section 207; (*certificat d'immatriculation*)

"certificate of transfer of ownership" means a certificate referred to in paragraph 208(2)(*c*); (*certificat de transfert de propriété*)

"civil aircraft" means any aircraft other than a military aircraft; (*aéronef civil*)

"commercial aircraft" means an aircraft operated or available for operation for hire or reward; (*aéronef commercial*)

"commercial air service" means any use of aircraft for hire or reward; (*service aérien commercial*)

"contracting state" means a state that is a party to the Convention; (*État contractant*)

"control area" means a controlled airspace extending upwards vertically from a specified height above the surface of the earth and designated as a control area in the *Designated Airspace Handbook* issued under the authority of the Minister; (*région de contrôle*)

"controlled airport" means an airport at which an air traffic control unit is provided; (*aéroport contrôlé*)

"controlled airspace" means an airspace of defined dimensions within which air traffic control service is provided; (*espace aérien contrôlé*)

"control zone" means a controlled airspace extending upwards vertically from the surface of the earth and designated as a control zone in the *Designated Airspace Handbook* issued under the authority of the Minister; (*zone de contrôle*)

"Convention" means the Convention on International Civil Aviation signed on behalf of Canada at Chicago on December 7, 1944; (*Convention*)

"crew member" means a person assigned to duty in an aircraft during flight time; (*membre d'équipage*)

"critical engine" means the engine the failure of which gives the most adverse effect on the aircraft characteristics relative to the aircraft under consideration; (*moteur le plus défavorable*)

«autorisation du contrôle de la circulation aérienne» désigne l'autorisation accordée à un aéronef par un organe du contrôle de la circulation aérienne, d'évoluer dans des conditions déterminées dans l'espace aérien contrôlé; (*air traffic control clearance*)

«avion» désigne un aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est assurée par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol; (*aeroplane*)

«avis de vol» désigne les renseignements qu'il faut communiquer sous forme d'avis de vol, conformément aux normes et procédures mentionnées à cet effet à l'article 536; (*flight plan*)

«avoir de l'erre» signifie être en marche à la surface de l'eau et avoir une vitesse relative par rapport à l'eau; (*making way*)

«ballon» désigne un aérostat sans moteur; (*balloon*)

«*Canada Air Pilot*» désigne la publication mentionnée à l'article 553; (*Canada Air Pilot*)

«cap» désigne l'orientation de l'axe longitudinal d'un aéronef, généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique, au compas ou du carroyage); (*heading*)

«certificat de conformité acoustique» désigne un certificat délivré par le Ministre selon l'article 316; (*certificate of noise compliance*)

«certificat de navigabilité» désigne un certificat conditionnel d'aptitude au vol délivré à l'égard d'un aéronef déterminé, en vertu de la partie II du présent règlement ou en vertu des lois de l'État d'immatriculation de l'aéronef; (*certificate of airworthiness*)

«certificat de transfert de propriété» désigne le certificat mentionné à l'alinéa 208(2)*c*); (*certificate of transfer of ownership*)

«certificat d'immatriculation» désigne un certificat délivré en vertu de l'article 207; (*certificate of registration*)

«circulation aérienne» désigne l'ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs qui évoluent sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome; (*air traffic*)

«circulation d'aéroport» désigne l'ensemble de la circulation sur l'aire de manœuvre d'un aéroport et des aéronefs qui évoluent aux abords de cet aéroport; (*airport traffic*)

«conditions atmosphériques IFR» désigne des conditions atmosphériques inférieures aux minimums prescrits en vertu de l'article 543; (*IFR weather conditions*)

«conditions atmosphériques VFR» désigne des conditions atmosphériques égales ou supérieures aux minimums prescrits en vertu de l'article 543; (*VFR weather conditions*)

«Convention» désigne la Convention relative à l'Aviation civile internationale; signée au nom du Canada à Chicago, le 7 décembre 1944; (*Convention*)

«décollage», relativement à un aéronef, désigne l'action de quitter une surface d'appui et comprend les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action; relativement à un dirigeable ou à un ballon, ce terme désigne l'action de libérer l'appareil de toute entrave et comprend les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action; (*taking off*)

"cruising altitude" means an altitude, as shown by a constant altimeter indication in relation to a fixed and defined datum, maintained during a flight or portion thereof; (*altitude de croisière*)

"daylight" means, in respect of any place in Canada, the period of time in any day when the centre of the sun's disc is less than 6° below the horizon, and in any place where the sun rises and sets daily, may be considered to be the period of time commencing 1/2 hour before sunrise and ending 1/2 hour after sunset; (*jour*)

"day VFR" means, in respect of the flight of any aircraft in Canada, a flight conducted in accordance with VFR during the hours of daylight; (*vol VFR de jour*)

"*Designated Airspace Handbook*" means the publication referred to in section 503; (*Designated Airspace Handbook*)

"*Engineering and Inspection Manual*" means the publication referred to in subsection 211(10); (*Engineering and Inspection Manual*)

"flight crew member" means a crew member acting as pilot-in-command, co-pilot, flight navigator or flight engineer of an aircraft during flight time; (*membre de l'équipage de conduite*)

"flight information region" means an airspace of defined dimension extending upwards from the surface of the earth within which flight information service and alerting service is provided; (*région d'information de vol*)

"flight notification" means the information required to be submitted in the form of a flight notification in accordance with the standards and procedures for flight notifications referred to in section 536; (*avis de vol*)

"flight permit" means a permit issued pursuant to section 211; (*permis de vol*)

"flight plan" means the information required to be submitted in the form of a flight plan in accordance with the standards and procedures for flight plans referred to in section 537; (*plan de vol*)

"flight time" means the total time from the moment the aircraft first moves under its own power for the purpose of taking off until the moment it comes to rest at the end of the flight; (*temps de vol*)

"flight visibility" means the average range of visibility at any given time forward from the cockpit of an aircraft in flight; (*visibilité en vol*)

"glider" means a motorless heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight from aerodynamic reactions on surfaces that remain fixed under given conditions of flight; (*planeur*)

"ground visibility" means the visibility at an airport, as reported by an observer accredited by the Minister for the purpose; (*visibilité au sol*)

"gyroplane" means a heavier-than-air aircraft supported in flight by the reactions of the air on one or more rotors that rotate freely on substantially vertical axes; (*autogyre*)

"heading" means the direction in which the longitudinal axis of an aircraft is pointed, usually expressed in degrees from North (true, magnetic, compass or grid); (*cap*)

"heavier-than-air aircraft" means any aircraft deriving its lift from aerodynamic forces; (*aérodyne*)

«délivrance», relativement à un document, comprend tout renouvellement, toute annotation ou validation de ce document, tel qu'il est prévu dans le présent règlement; (*issue*)

«*Designated Airspace Handbook*» désigne la publication mentionnée à l'article 503; (*Designated Airspace Handbook*)

«dirigeable» désigne un aérostat entraîné par un organe moteur; (*airship*)

«en bon état de service», relativement à un aéronef ou à une partie d'aéronef, signifie en bon état de vol et présentant la sécurité nécessaire; (*serviceable*)

«endroit de l'accident d'aviation» désigne l'étendue de terre ou d'eau où s'est produit un accident d'aviation et comprend toute étendue où se trouvent l'aéronef en cause ou toute partie de cet aéronef ou de son contenu, ou toutes coupures, empreintes, entailles, déchirures ou autres traces laissées dans ou sur le sol, ou sur toute structure, végétation ou autre chose qui se trouve au sol, par l'aéronef, son contenu ou toute partie de l'aéronef; (*aircraft accident site*)

«*Engineering and Inspection Manual*» désigne la publication mentionnée au paragraphe 211(10); (*Engineering and Inspection Manual*)

«en marche» signifie à la surface de l'eau mais non amarré, ni attaché à un objet fixe situé à terre ou dans l'eau; (*under way*)

«enquêteur sur les accidents d'aviation» signifie une personne désignée par le Ministre pour enquêter sur les accidents d'aviation; (*aircraft accident investigator*)

«espace aérien contrôlé» désigne un espace aérien de dimensions définies et dans lequel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré; (*controlled airspace*)

«État contractant» désigne un État qui adhère à la Convention; (*contracting state*)

«exploitant», relativement à un aéronef, désigne la personne qui est en possession de l'aéronef, que ce soit à titre de propriétaire, de locataire ou autrement; relativement à un aéroport, ce terme désigne le titulaire du permis d'aéroport, ou la personne responsable de l'aéroport, que ce soit à titre d'employé, d'agent ou de représentant du titulaire du permis; (*operator*)

«fusée» désigne un projectile qui renferme son propre agent propulseur et dont le vol est assuré par la réaction qu'engendre un dégagement continu de gaz à dilatation rapide; (*rocket*)

«giravion» désigne un aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors; (*rotorcraft*)

«hélicoptère» désigne un aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux; (*helicopter*)

«IFR» désigne les règles de vol aux instruments; (*IFR*)

«instructions du contrôle de la circulation aérienne» désigne les directives données par un organe du contrôle de la circulation aérienne aux fins de contrôle de la circulation aérienne; (*air traffic control instruction*)

«jour», relativement à tout lieu au Canada, désigne la période d'un jour pendant laquelle le centre du disque solaire se

"helicopter" means a heavier-than-air aircraft supported in flight by the reactions of the air on one or more power-driven rotors on substantially vertical axes; (*hélicoptère*)

"instrument flight rules" means the rules set forth in Division IV of Part V of these Regulations and in the orders and directions made by the Minister thereunder; (*règles de vol aux instruments*)

"IFR" means the instrument flight rules; (IFR)

"IFR flight" means a flight conducted in accordance with the instrument flight rules; (*vol IFR*)

"IFR weather conditions" means weather conditions below the minima prescribed pursuant to section 543; (*conditions atmosphériques IFR*)

"issue", in respect of any document, includes any renewal, endorsement or validation thereof as provided in these Regulations; (*délivrance*)

"landing", in respect of an aircraft, means the act of coming into contact with a supporting surface and includes the immediately preceding and following acts and, in respect of an airship or free balloon, means the act of bringing the airship or balloon under restraint and includes the immediately preceding and following acts; (*atterrissage ou amérissage*)

"lighter-than-air aircraft" means any aircraft supported by its buoyancy in the air; (*aérostat*)

"making way" means the state of being under way on the surface of the water and having a velocity relative to such surface; (*avoir le l'erre*)

"manoeuvring area" means that part of an aerodrome intended to be used for the taking off and landing of aircraft and for the movement of aircraft associated with take-off and landing, excluding aprons; (*aire de manœuvre*)

"Minister" means the Minister as defined in the *Aeronautics Act*; (*Ministre*)

"model rocket" means a rocket

(*a*) constructed of balsa wood, paper and plastics and containing no substantial metal parts,

(*b*) equipped with model rocket engines that will not generate a total impulse exceeding 80 newton-seconds,

(*c*) of a gross weight, including engines, not exceeding 500 grams, and

(*d*) equipped with a parachute or other device capable of retarding its descent so that no hazard is created to persons or property on the ground; (*modèle réduit de fusée*)

"model rocket engine" means a commercially manufactured device designed and used for the propulsion of model rockets; (*moteur de modèle réduit de fusée*)

"movement area" means that part of an aerodrome intended to be used for the surface movement of aircraft and includes the manoeuvring area and aprons; (*aire de mouvement*)

"new owner" means a person who has accepted, by means of a certificate of transfer of ownership, transfer of ownership of an aircraft registered in Canada under Part II; (*nouveau propriétaire*)

"night" means, in respect of any place in Canada, the period of time when the centre of the sun's disc is more than 6° trouve à moins de 6° au-dessous de l'horizon et, en tout lieu où le soleil se lève et se couche tous les jours, le jour peut être considéré comme la période qui commence 1/2 heure avant le lever du soleil et se termine 1/2 heure après le coucher du soleil; (*daylight*)

«licence de membre du personnel» désigne une licence, un certificat ou un permis délivré ou validé en vertu de la partie IV; (*personnel licence*)

«maître de sa manœuvre» signifie capable de manœuvrer conformément au présent règlement ou aux Règles pour prévenir les abordages en mer établies en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*; (*under control*)

«membre d'équipage» désigne une personne chargée de fonctions à bord d'un aéronef pendant le temps de vol; (*crew member*)

«membre de l'équipage de conduite» désigne un membre d'équipage qui remplit les fonctions de pilote commandant de bord, de co-pilote, de navigateur ou de mécanicien navigant à bord d'un aéronef pendant le temps de vol; (*flight crew member*)

«Ministre» désigne le Ministre selon la définition qu'en donne la *Loi sur l'aéronautique;* (*Minister*)

«modèle réduit de fusée» désigne une fusée

a) construite en bois de balsa, de papier et de plastique et qui ne renferme aucune pièce métallique importante,

b) munie de moteurs de modèle réduit de fusée qui produisent une poussée totale ne dépassant pas 80 newton-secondes,

c) dont la masse, y compris les moteurs, ne dépasse pas 500 grammes, et

d) munie d'un parachute ou autre dispositif pour retarder sa descente afin de ne créer aucun danger pour les personnes ou les biens au sol; (*model rocket*)

«moteur de modèle réduit de fusée» désigne un dispositif fabriqué commercialement, conçu et utilisé pour la propulsion des modèles réduits de fusée; (*model rocket engine*)

«moteur le plus défavorable» désigne le moteur dont la défaillance a l'effet le plus défavorable sur les caractéristiques de l'aéronef en cause; (*critical engine*)

«navigable» ou «en état de navigabilité», relativement à un aéronef ou à une partie d'aéronef, signifie en bon état de vol, présentant la sécurité nécessaire et conforme aux normes de navigabilité établies par le Ministre pour cet aéronef ou cette partie d'aéronef; (*airworthy*)

«navire» désigne tout bâtiment, bateau ou autre navire utilisé pour la navigation sur l'eau; (*vessel*)

«nouveau propriétaire» désigne une personne qui a accepté, au moyen d'un certificat de transfert de propriété, le transfert de la propriété d'un aéronef immatriculé au Canada aux termes de la partie II; (*new owner*)

«nuit», relativement à tout lieu au Canada, désigne la période de temps durant laquelle le centre du disque solaire est à plus de 6 degrés au-dessous de l'horizon et, en tout lieu où le soleil se lève et se couche tous les jours, la nuit peut être considérée comme la période qui commence 1/2 heure après le coucher du soleil et qui se termine 1/2 heure avant le lever du soleil; (*night*)

below the horizon and, in any place where the sun rises and sets daily, may be considered to be the period of time commencing 1/2 hour after sunset and ending 1/2 hour before sunrise; (*nuit*)

"night VFR" means, in respect of a flight of any aircraft in Canada, a flight conducted in accordance with VFR during the hours of night; (*vol VFR de nuit*)

"operator", in respect of an aircraft, means the person in possession of the aircraft, whether as owner, lessee, hirer or otherwise and, in respect of an airport, means the holder of the airport licence, or the person in charge of such airport, whether as employee, agent or representative of the holder of such licence; (*exploitant*)

"overtaking aircraft" means an aircraft that is approaching another aircraft from the rear on a line forming an angle of less than 70° with the plane of symmetry of the latter, that is to say, is in such position with reference to the other aircraft that at night it is not ordinarily possible to see either of the aircraft's forward lights; (*aéronef qui dépasse*)

"owner", in respect of an aircraft, includes

(*a*) the person in whose name the aircraft is registered,

(*b*) a person in possession of an aircraft as purchaser under a conditional sale or hire-purchase agreement that reserves to the vendor the title to the aircraft until payment of the purchase price or the performance of certain conditions,

(*c*) a person in possession of the aircraft as chattel mortgagor under a chattel mortgage, and

(*d*) a person in possession of the aircraft under a *bona fide* lease or agreement of hire; (*propriétaire*)

"ownership" means having legal custody and control of an aircraft; (*propriété*)

"personnel licence" means a licence, certificate or permit issued or validated under Part IV; (*licence de membre du personnel*)

"pilot-in-command" means the pilot responsible for the operation and safety of the aircraft during flight time; (*pilote commandant de bord*)

"private aircraft" means a civil aircraft, other than a commercial aircraft or a state aircraft; (*aéronef privé*)

"private airport" means an airport in respect of which a private airport licence has been issued under Part III; (*aéroport privé*)

"public airport" means an airport in respect of which a public airport licence has been issued under Part III; (*aéroport public*)

"registered owner" means a person to whom a certificate of registration has been issued; (*propriétaire inscrit*)

"rocket" means a projectile containing its own propellent and depending for its flight upon the reaction set up by the release of a continuous jet of rapidly expanding gases; (*fusée*)

"rotorcraft" means a power-driven heavier-than-air aircraft supported in flight by the reactions of the air on one or more rotors; (*giravion*)

"serviceable" means, in respect of an aircraft or aircraft part, in a fit and safe state for flight; (*en bon état de service*)

«organe du contrôle de la circulation aérienne» désigne, selon les circonstances,

a) un centre de contrôle régional établi afin d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs qui effectuent des vols IFR,

b) un organe de contrôle terminal établi afin d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs qui effectuent des vols IFR dans une région de contrôle terminale, ou

c) une tour de contrôle d'aéroport établie afin d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne pour la circulation d'aéroport; (*air traffic control unit*)

«permis de vol» désigne un permis délivré en vertu de l'article 211; (*flight permit*)

«pilote commandant de bord» désigne le pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol; (*pilot-in-command*)

«plafond» désigne la moindre des deux distances suivantes: la hauteur la plus basse à laquelle existe une couche de nuages continue ou fragmentée, ou la visibilité verticale lorsque l'atmosphère est obscurcie comme dans les cas de chute de neige, de fumée ou de brouillard; (*ceiling*)

«plan de vol» désigne les renseignements qu'il faut communiquer sous forme de plan de vol, conformément aux normes et procédures mentionnées à cet effet à l'article 537; (*flight plan*)

«planeur» désigne un aérodyne sans moteur, dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol; (*glider*)

«propriétaire», relativement à un aéronef, comprend

a) la personne au nom de laquelle l'aéronef est immatriculé,

b) une personne qui est en possession de l'aéronef à titre d'acheteur en vertu d'un acte de vente conditionnelle ou d'un acte de location-vente qui laisse au vendeur le titre de propriété de l'aéronef jusqu'au paiement du prix d'achat ou jusqu'à l'accomplissement de certaines conditions,

c) une personne qui est en possession de l'aéronef à titre de débiteur hypothécaire en vertu d'une hypothèque sur biens meubles, et

d) une personne qui est en possession de l'aéronef en vertu d'un bail ou d'un contrat de louage conclu de bonne foi; (*owner*)

«propriétaire inscrit» désigne une personne à qui un certificat d'immatriculation a été délivré; (*registered owner*)

«propriété» désigne le fait d'avoir légalement un aéronef sous sa garde et son autorité; (*ownership*)

«région de contrôle» désigne un espace aérien contrôlé qui s'étend verticalement en altitude au-dessus d'un niveau déterminé par rapport à la surface de la terre et qui est désigné comme tel dans le *Designated Airspace Handbook* publié avec l'autorisation du Ministre; (*control area*)

«région d'information de vol» désigne un espace aérien de dimensions définies qui s'étend verticalement en altitude à partir de la surface de la terre et dans lequel le service

"special VFR flight" means a visual flight authorized by an air traffic control unit to operate within a control zone under meteorological conditions that are below VFR weather conditions; (*vol VFR spécial*)

"state aircraft" means a civil aircraft owned by and exclusively used in the service of Her Majesty in right of Canada or in right of any province; (*aéronef d'État*)

"taking off", in respect of an aircraft, means the act of abandoning a supporting surface and includes the immediately preceding and following acts and, in respect of an airship or balloon, means the act of freeing the airship or balloon from restraint and includes the immediately preceding and following acts; (*décollage*)

"track" means the projection on the earth's surface of the path of an aircraft, the direction of which path at any point is usually expressed in degrees from North (true, magnetic or grid); (*route*)

"ultra-light aircraft" means an aircraft designated as such pursuant to subsection 211(3); (*aéronef ultra-léger*)

"under control" means the state of being manoeuvrable in accordance with these Regulations or the regulations under the *Canada Shipping Act* for preventing collisions at sea; (*maître de sa manœuvre*)

"under way" means the state of being on the surface of the water but not moored or fastened to any fixed object on the land or in the water; (*en marche*)

"vessel" means any ship, boat or other vessel used for navigation on water; (*navire*)

"VFR" means the visual flight rules; (*VFR*)

"VFR flight" means a flight conducted in accordance with the visual flight rules; (*vol VFR*)

"VFR weather conditions" means weather conditions equal to or above the minima prescribed pursuant to section 543; (*conditions atmosphériques VFR*)

"visibility" means the distance at which prominent unlighted objects may be identified by day and prominent lighted objects may be identified at night; (*visibilité*)

"visual flight rules" means the rule set forth in Division III of Part V of these Regulations and in the orders and directions made by the Minister thereunder. (*règles de vol à vue*)

d'information de vol et le service d'alerte sont assurés; (*flight information region*)

«règles de vol aux instruments» désigne les règles énoncées dans la section IV de la partie V du présent règlement et dans les ordonnances et directives rendues ou données par le Ministre en vertu de ces règles; (*instrument flight rules*)

«règles de vol à vue» désigne les règles énoncées dans la section III de la partie V du présent règlement et dans les ordonnances et directives rendues ou données par le Ministre en vertu de ces règles; (*visual flight rules*)

«route» désigne la projection, sur la surface de la terre, de la trajectoire d'un aéronef dont le sens, en un point quelconque, est généralement exprimé en degrés par rapport au nord (vrai, magnétique ou du carroyage); (*track*)

«service aérien commercial» désigne toute utilisation d'aéronefs contre paiement d'un prix de louage ou d'une autre rémunération; (*commercial air service*)

«service du contrôle de la circulation aérienne» désigne un service, prévu à la partie VI, assuré en vue

a) d'empêcher

(i) les abordages entre aéronefs, et

(ii) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et les obstacles, et

b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne; (*air traffic control service*)

«temps de vol» désigne le total du temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol; (*flight time*)

«transporteur aérien» désigne toute personne qui exploite un service aérien commercial; (*air carrier*)

«VFR» désigne les règles de vol à vue; (*VFR*)

«visibilité» s'entend de la distance à laquelle on peut voir et identifier, de jour, des objets saillants non éclairés, et, de nuit, des objets saillants éclairés; (*visibility*)

«visibilité au sol» désigne la visibilité sur un aéroport, communiquée par un observateur accrédité à cet effet par le Ministre; (*ground visibility*)

«visibilité en vol» désigne la distance moyenne de visibilité vers l'avant, à un moment donné, à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol; (*flight visibility*)

«vol IFR» désigne un vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments; (*IFR flight*)

«vol VFR» désigne un vol effectué conformément aux règles de vol à vue; (*VFR flight*)

«vol VFR de jour» désigne relativement au vol de tout aéronef au Canada, un vol effectué conformément aux règles de vol à vue (VFR) pendant les heures de jour; (*day VFR*)

«vol VFR de nuit», relativement au vol de tout aéronef au Canada, désigne un vol effectué conformément aux règles de vol à vue (VFR) pendant les heures de nuit; (*night VFR*)

«vol VFR spécial» désigne un vol à vue, autorisé par un organe de contrôle de la circulation aérienne, exécuté dans une zone de contrôle dans des conditions météorologiques inférieures aux minimums météorologiques VFR; (*special VFR flight*)

"aerodrome traffic zone" means an airspace that extends vertically in altitude from the surface of the earth and that is designated as such in the *Designated Airspace Handbook* published with the authorization of the Minister; (*zone de circulation d'aérodrome*)

"control zone" means a controlled airspace that extends vertically in altitude from the surface of the earth and that is designated as such in the *Designated Airspace Handbook* published with the authorization of the Minister. (*zone de contrôle*)

Application

102. (1) Except as provided in this Part, these Regulations apply to all aircraft in Canada and all Canadian aircraft when flown outside of Canada.

(2) These Regulations do not apply to

(*a*) a military aircraft of Her Majesty when manoeuvring under the authority of the Minister of National Defence; or

(*b*) military aircraft of a country other than Canada, to the extent that the Minister of National Defence has specifically exempted any such aircraft from the application of these Regulations.

(3) These Regulations do not apply to Canadian aircraft when flown within or over the territory of a country other than Canada, in so far as they are inconsistent with or repugnant to the laws and procedures of such other country.

(4) The Minister may exempt any person, aircraft or aerodrome in whole or in part from the application of these Regulations or any portion thereof.

103. For the purposes of these Regulations, a state aircraft shall be deemed to be a commercial aircraft.

104. The Minister may make orders or directions prescribing standards for the supervision and control of aeronautics and conditions under which aircraft registered pursuant to these Regulations may be operated and, without restricting the generality of the foregoing, may make orders or directions prescribing standards and conditions

(*a*) for the registration and identification of aircraft;

(*b*) for the certification and inspection of aircraft;

(*c*) for the physical and associated characteristics of, and the equipment used at, aerodromes;

(*d*) for the licensing of flight crews, air traffic control officers and aircraft maintenance personnel;

(*e*) governing the conduct of visual and instrument flights;

(*f*) for the establishment and operation of air traffic control, flight information and alerting services;

(*g*) that will ensure in similar operations throughout the world a level of safety above a prescribed minimum;

(*h*) that will ensure uniformity in the notification, investigation and reporting of aircraft accidents;

(*i*) for the dissemination of meteorological information for aircraft operations;

(*j*) for a dimensional system for all air navigation and air traffic control purposes;

«zone de circulation d'aérodrome» désigne un espace aérien qui s'étend verticalement en altitude à partir de la surface de la terre et qui est désigné comme tel dans le *Designated Airspace Handbook* publié avec l'autorisation du Ministre; (*aerodrome traffic zone*)

«zone de contrôle» désigne un espace aérien contrôlé qui s'étend verticalement en altitude à partir de la surface de la terre et qui est désigné comme tel dans le *Designated Airspace Handbook* publié avec l'autorisation du Ministre. (*control zone*)

Application

102. (1) Sauf dispositions contraires de la présente partie, le présent règlement est applicable à tous les aéronefs utilisés au Canada et à tous les aéronefs canadiens lorsqu'ils volent en dehors du Canada.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas

a) aux aéronefs militaires de Sa Majesté lorsque ces aéronefs manœuvrent sous l'autorité du ministre de la Défense nationale; ni

b) aux aéronefs militaires d'un pays autre que le Canada, dans la mesure où le ministre de la Défense nationale les a expressément soustraits à l'application du présent règlement.

(3) Le présent règlement ne s'applique pas aux aéronefs canadiens lorsqu'ils volent à l'intérieur d'un pays autre que le Canada, ou qu'ils survolent un tel pays, dans la mesure où il est incompatible ou en opposition avec les lois et procédures du pays en cause.

(4) Le Ministre peut soustraire toute personne, tout aéronef ou tout aérodrome, en totalité ou en partie, à l'application du présent règlement ou de toute partie du présent règlement.

103. Pour l'application du présent règlement, les aéronefs d'État sont considérés comme des aéronefs commerciaux.

104. Le Ministre peut, par ordonnances ou directives, prescrire des normes de surveillance et de contrôle de l'aéronautique, modifier les conditions d'exploitation des aéronefs immatriculés en vertu du présent règlement et, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, établir des normes et des conditions sur

a) l'immatriculation et l'identification des aéronefs;

b) la certification et l'inspection des aéronefs;

c) les caractéristiques physiques et autres des aérodromes et le matériel employé sur les aérodromes;

d) la délivrance des licences aux membres d'équipage, aux agents du contrôle de la circulation aérienne et au personnel d'entretien des aéronefs;

e) la conduite du vol à vue et du vol aux instruments;

f) la création et l'exploitation des services de contrôle de la circulation aérienne, d'information de vol et d'alerte;

g) la garantie, pour des opérations semblables à travers le monde, d'un niveau de sécurité au-dessus d'un minimum prescrit;

h) l'uniformité dans les notifications, investigations techniques et rapports d'accidents d'aviation;

i) la diffusion de renseignements météorologiques pour l'exploitation des aéronefs;

(*k*) for the standardization of communications equipment and systems and of communications procedures used in air navigation; and

(*l*) for the collection, publication and dissemination of aeronautical information required for air navigation and aircraft operations.

j) le fonctionnement d'un système dimensionnel à toutes les fins de la navigation aérienne et du contrôle de la circulation aérienne;

k) la normalisation des équipements, systèmes et méthodes de communications employés en navigation aérienne; et

l) la collecte, la publication et la diffusion de renseignements aéronautiques nécessaires pour la navigation aérienne et l'exploitation des aéronefs.

PART II

REGISTRATION, AIRWORTHINESS CERTIFICATION AND MARKINGS

Division I

AIRCRAFT REGISTRATION

200. No person shall fly an aircraft in Canada unless it is registered

(*a*) under this Part; or

(*b*) under the laws of a contracting state or a state that is a party to an agreement entered into with Canada relating to interstate flying.

201. No person shall fly an aircraft referred to in paragraph 200(*b*) if that aircraft has been in Canada for an aggregate period of 90 days or more during the preceding 12 months or any part thereof except where

(*a*) the contracting state under the laws of which the aircraft is registered grants reciprocal privileges under like terms and conditions in respect of aircraft registered under this Part; and

(*b*) the operator is a citizen or subject of that state or is a corporation under the laws of that state.

202. The Minister shall cause a register of aircraft to be maintained in which shall be entered the names and addresses of the owner or owners of every aircraft registered under this Part and such other particulars concerning the aircraft as the Minister directs.

203. Subject to this Part, the Minister may direct that no aircraft shall be registered under this Part except upon application for registration of the aircraft in such form and upon such terms and conditions as may be prescribed by him.

204. The Minister may, subject to this Part, register any aircraft under this Part as a commercial aircraft, private aircraft or state aircraft.

205. (1) No aircraft shall be registered under this Part unless

(*a*) it is a state aircraft or is owned exclusively by a person qualified under subsection (2) to be the registered owner of a Canadian aircraft;

(*b*) there is in force in respect of the aircraft a certificate of airworthiness or a flight permit issued under this Part;

(*c*) all duties due and payable under the laws of Canada in respect of the importation of the aircraft into Canada have been paid; and

(*d*) the aircraft is not registered elsewhere than in Canada.

PARTIE II

IMMATRICULATION, CERTIFICATION ET MARQUAGE DES AÉRONEFS

Section I

IMMATRICULATION DES AÉRONEFS

200. Il est interdit de piloter au Canada un aéronef qui n'a pas été immatriculé

a) en vertu de la présente partie; ou

b) conformité des lois d'un État contractant ou d'un État qui a conclu avec le Canada un accord sur les vols internationaux.

201. Il est interdit de piloter un aéronef visé par l'alinéa 200*b*) qui a séjourné au Canada pendant 90 jours ou plus, au cours des 12 mois précédents ou de toute partie de cette période, sauf si

a) l'État contractant en vertu des lois duquel l'aéronef est immatriculé accorde à titre réciproque, aux mêmes conditions, des privilèges semblables à l'égard des aéronefs immatriculés en vertu de la présente partie; et

b) l'exploitant est citoyen ou sujet de cet État, ou est une corporation constituée en vertu des lois de cet État.

202. Le Ministre fera tenir un registre des aéronefs dans lequel seront inscrits le nom et l'adresse du propriétaire ou des propriétaires de chaque aéronef immatriculé en vertu de la présente partie et tous autres détails qu'il pourra prescrire concernant ces aéronefs.

203. Sous réserve de la présente partie, le Ministre pourra ordonner qu'aucun aéronef ne soit immatriculé en vertu de la présente partie sans qu'une demande d'immatriculation de cet aéronef ait été faite dans la forme et aux termes et conditions qu'il pourra imposer.

204. Le Ministre pourra, sous réserve de la présente partie, immatriculer tout aéronef en vertu de la présente partie, comme aéronef commercial, aéronef privé ou aéronef d'État.

205. (1) Aucun aéronef ne sera immatriculé en vertu de la présente partie, à moins que ne soient remplies les conditions suivantes:

a) cet aéronef sera un aéronef d'État ou la propriété exclusive d'une personne répondant aux conditions requises, mentionnées au paragraphe (2), pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien;

b) il devra exister, relativement à cet aéronef, un certificat de navigabilité ou un permis de vol en vigueur, délivré en vertu de la présente partie;

c) tous les droits exigibles et à payer en vertu des lois du Canada relativement à l'importation de cet aéronef au Canada auront été payés; et

d) cet aéronef ne sera pas immatriculé ailleurs qu'au Canada.

(2) For the purpose of paragraph (1)(*a*), a person is qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft if he is

(*a*) a Canadian citizen;

(*b*) a person lawfully admitted to Canada for permanent residence who, since being so admitted, has been ordinarily resident in Canada for a period of not more than six years;

(*c*) a corporation that is incorporated under the laws of Canada or any province and of which at least two-thirds of the directors are Canadian citizens; or

(*d*) in the case of a private aircraft,

(i) a citizen or subject of a contracting state who normally resides in Canada, or

(ii) a corporation incorporated under the laws of Canada or a province.

(2) Aux fins de l'alinéa (1)*a*), pourront devenir propriétaires enregistrés d'aéronefs canadiens

a) les citoyens canadiens;

b) les personnes ayant été légalement admises au Canada pour y résider en permanence et ayant, depuis la date de leur admission, ordinairement résidé au Canada pendant une période ne dépassant pas six ans;

c) les corporations constituées en vertu des lois du Canada ou de l'une de ses provinces, dont les deux tiers au moins des administrateurs sont des citoyens canadiens; et

d) dans le cas des aéronefs privés,

(i) les citoyens ou sujets d'un État contractant qui normalement demeurent au Canada,

(ii) les corporations constituées en vertu des lois du Canada ou de l'une de ses provinces.

206. Notwithstanding anything in this Part, an aircraft that is the subject of

(*a*) a chattel mortgage,

(*b*) a *bona-fide* lease, or

(*c*) a conditional sale of hire purchase agreement that reserves to the vendor the title to the aircraft until payment in full of the purchase price or the satisfaction of some other condition,

may be registered in the name of the mortgagor, lessee or purchaser as owner of the aircraft if that mortgagor, lessee or purchaser is qualified under section 205 to be the registered owner of a Canadian aircraft and the Minister is satisfied that it is in the public interest to do so.

206. Par dérogation aux dispositions de la présente partie, un aéronef qui est l'objet

a) soit d'une hypothèque sur biens meubles,

b) soit d'un bail conclu de bonne foi,

c) soit d'un acte de vente sous condition ou d'un acte de location-vente qui réserve au vendeur le titre de propriété de l'aéronef jusqu'à paiement intégral du prix d'achat ou jusqu'à l'accomplissement de quelque autre condition,

pourra être immatriculé au nom du débiteur hypothécaire, du locataire à bail ou de l'acheteur comme propriétaire de l'aéronef si ce débiteur hypothécaire, ce locataire à bail ou cet acheteur satisfait aux conditions requises à l'article 205 pour être le propriétaire enregistré d'un aéronef canadien et si le Ministre estime qu'une telle façon de procéder est dans l'intérêt public.

207. Upon the registration of an aircraft under this Part, a registration mark and certificate of registration shall be issued and delivered to the owner in the manner prescribed by the Minister.

207. Lors de l'immatriculation d'un aéronef en vertu de la présente partie, une marque d'immatriculation sera assignée à l'aéronef et un certificat d'immatriculation sera délivré au propriétaire conformément aux prescriptions du Ministre.

208. (1) Where any Canadian aircraft is destroyed or permanently withdrawn from use, the owner of the aircraft shall forthwith so notify the Director, Civil Aviation in writing and the registration of the aircraft shall be deemed to have been cancelled as of the date of such notification.

208. (1) Lorsqu'un aéronef canadien est détruit ou définitivement désaffecté, le propriétaire doit en aviser aussitôt le Directeur général de l'aéronautique civile, par écrit, et l'immatriculation de l'aéronef sera alors considérée comme ayant été annulée à la date même de cet avis.

(2) Where the ownership of an aircraft registered under this Part is changed, the certificate of registration of that aircraft shall, for the purposes of the new owner, be valid for a period of 60 days from the date of the change in ownership where

(*a*) the new owner is a person qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft;

(*b*) there is in force in respect of the aircraft at the time of change in ownership, a certificate of airworthiness or flight permit issued pursuant to this Part;

(2) Lorsqu'un aéronef immatriculé en vertu de la présente partie change de propriétaire, le certificat d'immatriculation de cet aéronef doit, pour les besoins du nouveau propriétaire, être valide pendant une période de 60 jours à compter de la date de changement de propriétaire

a) si le nouveau propriétaire a qualité pour devenir propriétaire inscrit d'un aéronef canadien;

b) s'il existe, relativement à l'aéronef, au moment du changement de propriétaire, un certificat de navigabilité ou un permis de vol en vigueur, délivré conformément à la présente partie;

(*c*) the certificate of transfer of ownership printed on the reverse side of the certificate of registration has been fully completed and executed by

(i) the registered owner, and

(ii) the new owner; and

(*d*) a certificate of transfer of ownership certifying the transfer of ownership to the new owner is carried on board the aircraft.

(3) The person who was the owner of an aircraft registered under this Part prior to completion and execution of a certificate of transfer of ownership, shall forthwith notify in writing the Director, Civil Aviation of any change in ownership of the aircraft.

(4) The new owner of an aircraft registered under this Part shall, within 60 days after acquiring ownership of the aircraft, apply in accordance with section 203 to have the aircraft registered in his name.

(5) Where the new owner of an aircraft fails to comply with subsection (4), the certificate of registration of that aircraft shall expire and the registration of that aircraft shall be deemed to have been cancelled.

(6) The nationality and registration marks of a Canadian aircraft shall not be altered unless the aircraft is subsequently registered in a country other than Canada.

(7) Subject to subsection (8), the Minister may cancel or withdraw the registration of any aircraft registered under this Part.

(8) Where the Minister intends to cancel or withdraw the registration of an aircraft, he shall send a notice by registered mail to the owner or owners of that aircraft at the most recent address or addresses recorded for the owner or owners in the register of aircraft referred to in section 202 advising the owner or owners that the registration of the aircraft will be cancelled or withdrawn unless, within 30 days from the date of mailing the notice, the owner or owners satisfy the Minister that the registration should not be cancelled or withdrawn.

(9) The registered owner of an aircraft shall notify the Director, Civil Aviation in writing within 7 days of any change in his permanent address.

209. (1) Where a Canadian aircraft that is a private aircraft is owned by a person other than a Canadian citizen or a corporation mentioned in paragraph 205(2)(*c*), it shall not be operated outside Canada except in accordance with subsection (2).

(2) An aircraft described in subsection (1) may be operated outside Canada if

(*a*) each period of absence of the aircraft from Canada does not exceed 60 days; and

(*b*) the aggregate of periods of absence of the aircraft from Canada does not exceed 6 months in any 12-month period.

c) si le certificat de transfert de propriété imprimé au verso du certificat d'immatriculation a été rempli en entier et souscrit par

(i) le propriétaire inscrit, et

(ii) le nouveau propriétaire;

d) si un certificat de transfert de propriété attestant le transfert de propriété au nouveau propriétaire est à bord de l'aéronef.

(3) La personne qui était le propriétaire d'un aéronef immatriculé conformément aux dispositions de la présente partie avant l'établissement et la souscription d'un certificat de transfert de propriété, doit immédiatement avertir par écrit le Directeur général de l'aéronautique civile de tout changement de propriété de l'aéronef.

(4) Le nouveau propriétaire d'un aéronef immatriculé conformément aux dispositions de la présente partie doit, dans les 60 jours qui suivent l'acquisition de l'aéronef et conformément aux dispositions de l'article 203, demander que l'aéronef soit immatriculé à son nom.

(5) Si le nouveau propriétaire d'un aéronef n'observe pas le paragraphe (4), le certificat d'immatriculation de cet aéronef deviendra périmé et l'immatriculation de cet aéronef sera alors considérée comme ayant été annulée.

(6) Les marques de nationalité et d'immatriculation ne seront pas changées, à moins que l'aéronef ne soit ultérieurement immatriculé dans un autre pays que le Canada.

(7) Sous réserve des dispositions du paragraphe (8), le Ministre peut annuler ou retirer l'immatriculation de tout aéronef immatriculé conformément aux prescriptions de la présente partie.

(8) Si le Ministre a l'intention d'annuler ou de retirer l'immatriculation d'un aéronef, il doit faire parvenir un avis sous pli recommandé au(x) propriétaire(s) de l'aéronef à l'adresse la plus récente du ou des propriétaires inscrite dans le registre des aéronefs dont il est fait mention à l'article 202, les informant que l'immatriculation de l'aéronef sera annulée ou retirée à moins que dans les 30 jours, à compter de la date de la mise à la poste de l'avis, les propriétaires ne convainquent le Ministre qu'il n'y a pas lieu d'annuler ou de retirer l'immatriculation.

(9) Le propriétaire inscrit d'un aéronef doit informer par écrit le Directeur général de l'aéronautique civile, de tout changement de son adresse permanente dans les 7 jours qui suivent ce changement

209. (1) Lorsqu'un aéronef privé canadien est la propriété de quelqu'un d'autre qu'un citoyen canadien, ou une corporation répondant aux conditions mentionnées dans l'alinéa 205(2)*c*), cet aéronef ne sera pas utilisé en dehors du Canada sauf en conformité du paragraphe (2).

(2) Un aéronef répondant aux conditions énoncées au paragraphe (1) peut être utilisé en dehors du Canada,

a) s'il n'est absent du Canada pour aucune période dépassant 60 jours; et

b) si ses périodes d'absence, au total, ne dépassent pas 6 mois au cours de toute période de 12 mois.

DIVISION II

AIRCRAFT AIRWORTHINESS

210. No person shall fly or attempt to fly an aircraft unless there is in force in respect of that aircraft

(*a*) a certificate of airworthiness issued under this Part or under the laws of the country in which the aircraft is registered, or

(*b*) a flight permit issued under this Part,

unless all conditions upon which the certificate or permit was issued have been complied with.

211. (1) The Minister may establish standards of airworthiness for aircraft, including requirements in respect of the design, construction, weight, instruments and equipment of the aircraft and any other matter relating to the safety of such aircraft.

(2) The Minister, upon being satisfied that an aircraft conforms to the standards of airworthiness established in respect of that aircraft, may issue a certificate to be known as a certificate of airworthiness, in a form prescribed by the Minister.

(3) The Minister may designate any aircraft as an ultra-light aircraft where, by reason of its low weight or wing loading and its particular design, it is not practicable to prescribe standards of airworthiness for it.

(4) The Minister may, in respect of an ultra-light aircraft or a private aircraft issue a flight permit in a form prescribed by him and may make directions concerning equipment, weight, instruments and any other matters relating to the operation of such aircraft.

(5) Where an aircraft is to be operated for purposes of experiment, test, demonstration or other special flight, the Minister may issue a flight permit in respect of that aircraft in a form prescribed by him.

(6) A certificate of airworthiness or flight permit issued under this Part shall contain such conditions relating to the equipment, maintenance and operation of the aircraft as may be prescribed by the Minister, and the conditions so prescribed may be amended at any time by the Minister.

(7) The Minister may at any time inspect or cause to be inspected any aircraft in Canada, or any aircraft in respect of which a certificate of airworthiness or flight permit has been issued under this Part.

(8) The Minister may establish standards for the inspection, maintenance, modification, repair and overhaul of any aircraft including requirements in respect of the instruments and equipment and any other matter relating to the safety of such aircraft.

(9) The Minister may prescribe procedures for the determination of the airworthiness of aircraft and aircraft instruments and, for such purpose, may prescribe

(*a*) the frequency of inspections;

SECTION II

NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

210. Nul ne pourra piloter ni tenter de piloter un aéronef à moins que soit en vigueur à l'égard de cet aéronef

a) un certificat de navigabilité émis en vertu de la présente partie ou des lois du pays d'immatriculation de cet aéronef,

b) un permis de vol émis en vertu de la présente partie,

et que toutes les conditions de délivrance de ce certificat ou permis n'aient été observées.

211. (1) Le Ministre pourra établir des normes de navigabilité pour les aéronefs, y compris les conditions requises pour la conception, la construction, le poids, les instruments et l'équipement des aéronefs et toute autre question relative à la sécurité des aéronefs.

(2) Lorsqu'il aura l'assurance qu'un aéronef répond aux normes de navigabilité établies pour cet aéronef, le Ministre pourra délivrer, dans la forme qu'il aura prescrite, un certificat appelé «certificat de navigabilité».

(3) Le Ministre pourra désigner tout aéronef comme étant un aéronef ultra-léger quand, en raison du faible poids ou de sa faible charge alaire de l'aéronef et en raison de sa conception particulière, il sera pratiquement impossible de prescrire à son égard des normes de navigabilité.

(4) Le Ministre pourra délivrer, à l'égard d'un aéronef ultra-léger ou d'un aéronef privé, un permis de vol dans la forme qu'il pourra prescrire, et il pourra établir des directives concernant l'équipement, le poids et les instruments de cet aéronef ou concernant toutes autres questions se rapportant à l'exploitation de cet aéronef.

(5) Le Ministre pourra délivrer à l'égard d'un aéronef un permis de vol dans la forme qu'il pourra prescrire, dans tous les cas où l'aéronef doit être utilisé à des fins d'expérience, d'essai, de démonstration ou pour d'autres vols spéciaux.

(6) Tout certificat de navigabilité ou permis de vol délivré en vertu de la présente partie contiendra, relativement à l'équipement, à l'entretien et à l'exploitation d'un aéronef, toutes conditions que pourra prescrire le Ministre, et ces conditions pourront en tout temps être modifiées par le Ministre.

(7) Le Ministre pourra en tout temps inspecter ou faire inspecter tout aéronef au Canada, ou tout aéronef à l'égard duquel un certificat de navigabilité ou un permis de vol aura été délivré en vertu de la présente partie.

(8) Le Ministre pourra établir des normes pour l'inspection, l'entretien, la modification, la réparation et la révision de tout aéronef, y compris les conditions relatives aux instruments et à l'équipement ou à toute autre question se rapportant à la sécurité de cet aéronef.

(9) Le Ministre peut édicter les procédures de détermination de la navigabilité d'un aéronef et des instruments dudit aéronef et, à cet effet, il peut prescrire

a) la périodicité des inspections;

(*b*) the responsibilities of inspection, maintenance and other personnel;

(*c*) the methods of servicing, maintenance, overhaul, repair and modification of aircraft;

(*d*) the design, construction and airworthiness certification of aircraft; and

(*e*) such other matters regarding airworthiness as the Minister deems necessary.

(10) The Minister may cause an *Engineering and Inspection Manual* to be published and maintained in which the procedures and other matters prescribed pursuant to subsection (9) are set out.

212. The Minister may, if he has reason to believe that an aircraft is unsafe for flying, suspend the certificate of airworthiness or flight permit issued in respect of that aircraft.

213. The Minister may cancel or suspend a certificate of airworthiness or a flight permit where

(*a*) he is of the opinion that cancellation or suspension is advisable having regard to the safety of aerial navigation;

(*b*) the certificate or permit has been mutilated, altered or rendered illegible; or

(*c*) the aircraft in respect of which the certificate or permit was issued has been destroyed or withdrawn from use.

214. (1) An aircraft type approval may be issued by the Minister in respect of any type of aircraft that in his opinion complies with standards of airworthiness approved or established by the Minister.

(2) An aircraft noise type approval may be issued by the Minister in respect of any type of aircraft manufactured in Canada that in his opinion complies with noise emission standards of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation for that type of aircraft.

215. The Minister may make orders or directions with respect to the times when a certificate of airworthiness or a flight permit is or is not in force.

216. (1) The Minister may make orders or directions

(*a*) prescribing standards for flight instrument and equipment systems necessary for the safe operation of any aircraft during VFR flight or IFR flight whether by day or by night; and

(*b*) for the installation of such systems.

(2) No person shall operate any aircraft unless it is equipped with approved, serviceable and functioning flight instrument systems sufficient to enable the flight crew members to

(*a*) control the flight path of the aircraft;

(*b*) carry out any required manoeuvre; and

(*c*) observe the operating limitations of the aircraft.

217. The Minister may make orders or directions prescribing such additional requirements in respect of the equipment

b) les responsabilités du personnel d'inspection, d'entretien et celles qui incombent à d'autres personnes;

c) les méthodes d'entretien courant, d'entretien technique, de révision générale, de réparation et de modification d'aéronefs;

d) les modalités de conception, de construction et de certification de la navigabilité d'aéronefs; et

e) les autres éléments qui concernent la navigabilité d'aéronefs, selon que le Ministre le juge nécessaire.

(10) Le Ministre peut faire publier et tenir à jour l'«Engineering and Inspection Manual» qui énonce les procédures et autres éléments édictés en vertu du paragraphe (9).

212. Le Ministre pourra, s'il a des raisons de croire qu'un aéronef n'offre pas la sécurité nécessaire pour le vol, suspendre le certificat de navigabilité ou le permis de vol délivré à l'égard de cet aéronef.

213. Le Ministre pourra annuler ou suspendre un certificat de navigabilité ou un permis de vol

a) s'il juge cette mesure opportune dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne;

b) si le certificat ou le permis a été mutilé, falsifié ou rendu illisible;

c) si l'aéronef visé par le certificat ou le permis a été détruit ou désaffecté.

214. (1) Le Ministre pourra délivrer une homologation de prototype d'aéronef à l'égard de tout prototype d'aéronef qu'il jugera répondre aux standards de navigabilité approuvés ou établis par lui.

(2) Une homologation acoustique peut être délivrée par le Ministre pour un type d'aéronef fabriqué au Canada qui, selon lui, est conforme aux normes d'émission de bruit de l'Annexe 16 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

215. Le Ministre peut établir des ordonnances ou des directives au sujet des périodes de temps pendant lesquelles un certificat de navigabilité ou un permis de vol est ou n'est pas en vigueur.

216. (1) Le Ministre peut établir des ordonnances ou des directives,

a) qui prescrivent des normes relatives aux ensembles d'instruments de vol et d'équipements nécessaires à la sécurité d'exploitation de tout aéronef en vol VFR ou en vol IFR, que ce soit de jour ou de nuit; et

b) qui visent l'installation de tels ensembles.

(2) Il est interdit de faire voler un aéronef à moins qu'il ne soit équipé d'ensembles d'instruments de vol homologués et en état de fonctionnement et de service, suffisants pour permettre aux membres de l'équipage de conduite

a) de rester maître de la trajectoire de vol de l'aéronef;

b) d'effectuer toute manœuvre nécessaire; et

c) de respecter les limites d'exploitation de l'aéronef.

217. Le Ministre peut établir des ordonnances ou des directives qui énoncent, en ce qui concerne l'équipement et l'entre-

and maintenance of any aircraft as he considers necessary by reason of the conditions under which the aircraft is operated.

218. No person shall fly or attempt to fly any aircraft unless

(*a*) the weight of the aircraft and its load does not exceed the maximum permissible weight specified in the certificate of airworthiness or flight permit;

(*b*) the load is properly disposed in accordance with the conditions of the certificate of airworthiness or flight permit;

(*c*) the equipment and any cargo carried are secured so as to prevent shifting in flight and are not so placed as to block or restrict the exit of passengers in an emergency;

(*d*) the required emergency equipment is carried on board and is in good condition; and

(*e*) the aircraft is safe and fit in all respects for the intended flight.

219. Every operator engaged in private or commercial air operations shall permit a person authorized by the Minister, when required by that person, to have access to and to inspect and examine all parts of the premises, aircraft, equipment and records used in such operations and to make such inquiries as he deems necessary for the purpose of this Part.

220. Where any Canadian aircraft is damaged to such an extent that repairs other than ordinary running repairs or replacements are necessary, the owner or pilot-in-command thereof shall notify the Minister forthwith, giving full particulars of such damage.

221. No person shall certify as airworthy or serviceable any aircraft or aircraft part that is not airworthy or serviceable.

Division III

NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS

222. (1) No person shall fly or attempt to fly an aircraft unless its nationality and registration marks are clean and visible and are painted on or affixed to the aircraft in the manner prescribed by the laws of the state in which the aircraft is registered.

(2) The nationality and registration marks of a Canadian aircraft shall be painted on or affixed to the aircraft in such manner as the Minister may, by order, prescribe.

223. Every aircraft shall carry a fireproof identification plate that is inscribed with the nationality and registration marks of that aircraft and is secured in a prominent position near the main entrance to the aircraft.

224. (1) The nationality mark of a Canadian registered aircraft shall be the capital letter C or the two capital letters CF.

(2) The registration mark of a Canadian registered aircraft shall be a combination of three or four capital letters as specified by the Minister.

tien d'un aéronef, toutes prescriptions supplémentaires qu'il juge nécessaires en raison des conditions d'exploitation de cet aéronef.

218. Nul ne pourra piloter ni tenter de piloter un aéronef; à moins que ne soient remplies les conditions suivantes:

a) le poids de cet aéronef et sa charge ne dépasseront pas le poids maximum autorisé que mentionne le certificat de navigabilité ou le permis de vol;

b) la charge sera convenablement disposée, en conformité des conditions du certificat de navigabilité ou du permis de vol;

c) l'équipement et, le cas échéant, la cargaison seront assujettis de façon qu'ils ne puissent se déplacer pendant le vol, et ils ne seront pas placés de manière à empêcher ou à entraver l'évacuation des passagers en cas d'urgence;

d) l'équipement de secours requis devra se trouver à bord et être en bon état; et

e) cet aéronef devra satisfaire aux conditions de sécurité et être apte sous tous rapports au vol projeté.

219. Sur demande d'une personne autorisée à cet effet par le Ministre, tout exploitant qui effectue des opérations aériennes privées ou commerciales devra permettre à cette personne d'avoir accès à toutes les parties des locaux, aéronefs, matériels et archives utilisés dans ces opérations et d'en faire l'inspection et l'examen, et de recueillir tous les renseignements qu'elle juge nécessaires pour l'application de la présente partie.

220. Lorsqu'un aéronef canadien sera endommagé au point de nécessiter des réparations plus importantes que les réparations ou remplacements courants, son propriétaire ou commandant de bord devra en prévenir d'urgence le Ministre, en donnant une description détaillée des dommages subis.

221. Nul ne certifiera en état de navigabilité ou en bon état de service un aéronef ou une partie d'aéronef qui n'est pas en état de navigabilité ou en bon état de service.

Section III

MARQUES DE NATIONALITÉ ET D'IMMATRICULATION

222. (1) Nul ne pourra piloter ni tenter de piloter un aéronef qui ne porte pas, propres et visibles, ses marques de nationalité et d'immatriculation peintes ou apposées de la façon prescrite par les lois de l'État où il a été immatriculé.

(2) Les marques de nationalité et d'immatriculation d'un aéronef canadien doivent y êtres peintes ou apposées de la façon que le Ministre peut prescrire par ordonnance.

223. Chaque aéronef portera une plaque d'identité à l'épreuve du feu sur laquelle seront inscrites ses marques de nationalité et d'immatriculation. Cette plaque sera fixée en un lieu bien en vue près de l'entrée principale de l'aéronef.

224. (1) La marque de nationalité d'un aéronef immatriculé au Canada sera constituée par la seule lettre majuscule C ou les deux lettres majuscules CF.

(2) La marque d'immatriculation groupe sera constituée par un groupe de trois ou quatres lettres majuscules, selon les indications du Ministre.

PART III

AERODROMES

300. No area of land or water shall be used as an airport unless it has been licensed as an airport as provided in this Part.

301. The Minister may issue, in respect of any aerodrome that contains such installations and equipment for the arrival, departure, movement or servicing of aircraft as are specified by him, a licence, to be known as an airport licence, entitling the person named therein to operate the aerodrome as an airport.

302. Every airport licence shall be in the form prescribed by the Minister and shall contain such conditions relating to the installation, equipment, maintenance, lighting, marking, use and operation of the airport as the Minister deems necessary, and the conditions so contained in the licence may be amended at any time by the Minister.

303. Subject to these Regulations, the Minister may prescribe the conditions upon which airport licences may be issued and the form of applications for airport licences.

304. The Minister may cancel or suspend an airport licence at any time for any reason that to him seems sufficient.

305. The holder of an airport licence shall

(*a*) comply with all conditions of issue of such licence; and

(*b*) keep the licence and a copy of the tariff of fees prescribed or approved for the airport displayed in a prominent place at the airport.

306. Where the ownership of an airport has changed, the airport licence issued in respect of that airport shall become invalid 14 days from the date of the change in ownership, unless the licence has been sooner renewed by the Minister.

307. No person shall knowingly use any airport for any purpose contrary to the conditions of issue of the airport licence.

308. State aircraft shall be permitted the use of any airport and its facilities at all reasonable times, subject to the conditions of issue of the airport licence.

309. As soon as possible after landing at any airport, the pilot-in-command of the aircraft shall report such landing or cause it to be reported to the operator of the airport or his accredited representative.

310. Every airport and all aircraft using the airport are subject at all times to inspection by the Minister or any person thereto authorized by him, but no building used exclusively for purposes relating to the construction or design of aircraft or aircraft equipment is subject to inspection by any such person except upon the written order of the Minister.

311. The Minister may make directions

(*a*) prescribing the marks and lights to be displayed by day and by night at any aerodrome;

PARTIE III

AÉRODROMES

300. Aucune étendue de terre ou d'eau ne servira d'aéroport à moins qu'un permis d'aéroport n'ait été délivré à son égard en conformité de la présente partie.

301. Le Ministre pourra délivrer, à l'égard de tout aérodrome muni, pour l'arrivée, le départ, les manœuvres ou l'entretien des aéronefs, des installations et de l'équipement qu'il pourra indiquer, un permis appelé «permis d'aéroport», donnant droit à la personne y désignée d'exploiter cet aérodrome à titre d'aéroport.

302. Tout permis d'aéroport sera établi dans la forme prescrite par le Ministre et contiendra toutes conditions que le Ministre jugera nécessaires relativement à l'installation, l'équipement, l'entretien, l'éclairage, le balisage, l'utilisation et l'exploitation de l'aéroport en cause, ces conditions pouvant en tout temps être modifiées par le Ministre.

303. Sous réserve du présent règlement, le Ministre pourra prescrire les conditions auxquelles les permis d'aéroport pourront être délivrés ainsi que la forme dans laquelle les demandes de tels permis devront être faites.

304. Le Ministre pourra en tout temps annuler ou suspendre un permis d'aéroport pour toute raison qu'il jugera suffisante.

305. Le titulaire d'un permis d'aéroport devra

a) se conformer à toutes les conditions de délivrance de ce permis; et

b) tenir ce permis, ainsi qu'un exemplaire du tarif des taxes prescrites ou approuvées pour cet aéroport, affichés dans un lieu bien en vue de l'aéroport.

306. En cas de mutation d'un aéroport, le permis de cet aéroport perd sa validité 14 jours après la date de la mutation, à moins qu'il ne soit renouvelé plus tôt par le Ministre.

307. Nul n'utilisera sciemment un aéroport à une fin contraire aux conditions de délivrance du permis de cet aéroport.

308. Les aéronefs d'État seront autorisés à utiliser tout aéroport ainsi que ses installations et services à toute heure raisonnable, sous réserve des conditions de délivrance du permis de l'aéroport en cause.

309. Le plus tôt possible après l'atterrissage d'un aéronef à un aéroport, le pilote commandant de bord devra informer ou faire informer de son atterrissage l'exploitant de l'aéroport ou son représentant autorisé.

310. Le Ministre, ou toute personne autorisée par lui à cette fin, pourra en tout temps inspecter tout aéroport et tout aéronef qui utilise un aéroport, mais une personne ainsi autorisée ne pourra inspecter aucun bâtiment utilisé exclusivement à des fins relatives à la construction ou à l'étude d'aéronefs ou d'équipement d'aéronefs, à moins d'avoir reçu un ordre écrit du Ministre à cet effet.

311. Le Ministre pourra

a) prescrire les marques et les feux à utiliser de jour et de nuit à un aérodrome;

(*b*) prescribing or approving the fees that may be charged for the use of any airport or its facilities; and

(*c*) prescribing such other conditions as he deems necessary respecting the operation of any aerodrome.

312. During daytime periods of poor visibility, lights used for the night lighting of aerodromes shall be operated whenever possible and in so far as may be necessary under the circumstances.

313. No person shall

(*a*) walk, stand, drive or park any vehicle, or cause any obstruction of any part of an airport used for the movement of aircraft, except in accordance with permission given by the appropriate air traffic control unit or, in the absence of any such unit, by the operator of the airport;

(*b*) when warned off, by signal or otherwise, by the appropriate air traffic control unit or by the operator of the airport, operate any vessel on or cause any floating or other obstruction on the surface of any part of the water area of an airport that, for the safe and proper navigation of aircraft, is to be kept clear of obstructions;

(*c*) mark or display at any place other than an aerodrome any mark, light or signal calculated or likely to induce any person to believe that the place is an aerodrome;

(*d*) exhibit at or in the vicinity of an aerodrome any light or signal that may endanger the safety of aircraft by reason of glare or by causing confusion with or preventing clear visual reception of any light or signal prescribed by these Regulations;

(*e*) knowingly remove, deface, extinguish or interfere with any light or signal used for the purpose of air navigation;

(*f*) allow any animal that is owned by him or is in his custody or control to run at large within the boundaries of an airport or an aerodrome;

(*g*) discharge any firearm within or into the boundaries of an airport or an aerodrome without the permission of the operator of the airport or the aerodrome; or

(*h*) smoke or cause or display an open flame on any part of an aerodrome used for the movement of aircraft.

314. The operator of any airport

(*a*) may remove or cause to be removed from the land or water surface of the airport

(i) any vehicle or other obstruction on the land, and

(ii) any logs or other floating obstruction or obstacle in the water,

that, in his opinion, constitutes a menace to the safe operation of aircraft at or in the vicinity of the airport; and

(*b*) may convey or cause to be conveyed the obstruction or obstacle referred to in paragraph (*a*) to such convenient place as he deems suitable and proper.

b) prescrire ou approuver les taxes à demander pour l'utilisation d'un aéroport ou de ses installations et services; et

c) prescrire toutes conditions qu'il jugera nécessaires relativement à l'exploitation d'un aérodrome.

312. Pendant les périodes de mauvaise visibilité survenant le jour, les feux utilisés pour l'éclairage de nuit des aérodromes seront allumés chaque fois que la chose sera possible et dans la mesure où les circonstances l'exigeront.

313. Nul ne pourra

a) marcher ou se tenir sur une partie d'aéroport utilisée pour les manœuvres des aéronefs, ni y conduire ou garer un véhicule, ni y mettre d'obstacles, si ce n'est en conformité d'une permission accordée par l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé ou, en l'absence d'un tel organe, par l'exploitant de l'aéroport;

b) manœuvrer un navire ni être cause de la présence d'un obstacle flottant ou autre à la surface d'une partie quelconque du plan d'eau d'un aéroport qu'il est nécessaire, pour la sécurité et l'exécution normale des manœuvres des aéronefs, de tenir libre d'obstacles, lorsque l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne, ou une autre personne comme il est prévu à l'alinéa *a*), lui aura signifié par signal ou autrement, de se tenir à distance;

c) disposer ni faire, à un endroit autre qu'un aérodrome, un feu, marque ou signal quelconque destiné ou propre à faire croire que le lieu en question est un aérodrome;

d) disposer ni faire, sur un aérodrome ou dans le voisinage d'un aérodrome, un feu ou signal quelconque susceptible de compromettre la sécurité des aéronefs soit en provoquant l'éblouissement, soit en créant un danger de confusion avec un feu ou signal prescrit par le présent règlement, soit encore en empêchant une claire perception visuelle de ce feu ou signal prescrit;

e) sciemment enlever ou oblitérer, ni éteindre ou déranger un feu ou signal utilisé à des fins de navigation aérienne;

f) laisser un animal qui lui appartient ou qui est sous sa garde ou surveillance circuler en liberté à l'intérieur des limites d'un aéroport ou d'un aérodrome;

g) décharger une arme à feu à l'intérieur ou vers l'intérieur des limites d'un aéroport ou d'un aérodrome, sans la permission de l'exploitant de cet aéroport ou aérodrome; ni

h) fumer, ou susciter ou exhiber une flamme nue, sur une partie d'aérodrome utilisée pour la manœuvre des aéronefs.

314. L'exploitant d'un aéroport

a) pourra enlever ou faire enlever du terrain ou du plan d'eau de l'aéroport

(i) tout véhicule ou tout autre obstacle se trouvant sur le terrain, et

(ii) toutes billes ou tout autre obstacle flottant sur l'eau

qui, à son avis, constituent une menace à la sécurité de manœuvre des aéronefs à l'aéroport ou dans le voisinage de l'aéroport; et

b) pourra transporter ou faire transporter, à tout endroit commode qu'il jugera convenable, l'objet qui constitue un obstacle mentionné à l'alinéa *a*).

315. The use of any licensed or unlicensed area for the landing or taking off of an aircraft is *prima facie* proof of the acceptance by the pilot-in-command of the aircraft of the suitability of that area for the intended operation.

316. The Minister may make orders for controlling noise levels of aircraft at or in the vicinity of airports after consultation with the air carriers operating aircraft at the airports with respect of the effective dates thereof, and for that purpose may make orders providing for the issuance, approval, cancellation and suspension of certificates of noise compliance in respect of aircraft registered in Canada.

315. L'utilisation, pour l'atterrissage ou le décollage d'un aéronef, d'une aire quelconque, autorisée ou non par permis, constitue un commencement de preuve que le pilote commandant de bord de l'aéronef l'a reconnue propre à la manœuvre projetée.

316. Le Ministre peut établir des ordonnances sur les niveaux de bruit d'aéronefs, aux aéroports ou dans leur voisinage, après consultation, quant à leur entrée en vigueur, des transporteurs aériens y exploitant des aéronefs, et portant sur la délivrance, l'approbation, l'annulation et la suspension des certificats de conformité acoustique pour les aéronefs immatriculés au Canada.

PART IV

PERSONNEL LICENSING

400. Except as provided in this Part, no person shall fly or attempt to fly as a flight crew member of an aircraft unless he is the holder of a valid and subsisting personnel licence or permit appropriate to his duties, issued under this Part.

401. Except as otherwise directed by the Minister, a person is entitled to fly as a flight crew member of an aircraft registered in a contracting state only if

(*a*) he is the holder of a personnel licence or permit appropriate to his duties issued under this Part or issued or validated under the laws of the state in which the aircraft is registered; and

(*b*) he is not a person who has been refused an equivalent Canadian licence.

402. The Minister may direct that no person shall perform or attempt to perform duties, other than duties of a flight crew member, of a kind specified by the Minister that affect or may affect the safety of any aircraft, unless that person is the holder of a licence appropriate to his duties, issued under this Part.

403. The Minister may make orders or directions prescribing

(*a*) the various classes of licences and permits that may be issued under this Part;

(*b*) the duties and functions that may be carried out by the holder of a licence or permit of any class;

(*c*) the category, class or type of aircraft and the types of aircraft operations in which the privileges attaching to licences or permits of flight crew members may be exercised;

(*d*) the qualifications as to age, physical conditions, knowledge, experience and skill of persons to whom licences or permits may be issued under this Part;

(*e*) the nature of the examinations or tests to be undergone and information to be submitted by any person applying to have a licence or permit issued, renewed or validated or to have the conditions or privileges of a licence or permit varied; and

PARTIE IV

LICENCES DU PERSONNEL

400. Sauf dispositions contraires de la présente partie, nul ne pourra effectuer ni tenter d'effectuer un vol à titre de membre de l'équipage de conduite d'un aéronef s'il n'est pas titulaire d'une licence ou d'un permis approprié à ses fonctions, délivré en vertu de la présente partie, et qui soit valable et en vigueur.

401. Sauf indication contraire du Ministre, une personne est autorisée à voler comme membre d'équipage de conduite d'un avion immatriculé dans un État contractant seulement

a) si elle possède une licence ou un permis approprié à ses fonctions, délivré en vertu de la présente partie ou délivré ou validé en vertu des lois de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé; et

b) s'il ne s'agit pas d'une personne à qui a été refusée une licence canadienne équivalente.

402. Le Ministre pourra donner des instructions interdisant à toute personne d'exercer ou de tenter d'exercer des fonctions, autres que des fonctions de membre de l'équipage de conduite, d'un genre indiqué par lui, qui porteraient ou pourraient porter atteinte à la sécurité de quelque aéronef, à moins que cette personne ne soit titulaire d'une licence appropriée à ses fonctions, délivrée en vertu de la présente partie.

403. Le Ministre peut publier des ordonnances ou des directives précisant

a) les diverses classes de licences et de permis à délivrer en vertu de la présente partie;

b) les fonctions que pourra exercer le titulaire d'une licence ou d'un permis d'une classe quelconque;

c) les catégories, classes ou types d'aéronefs et les genres d'opérations de vol à l'égard desquels les privilèges attachés aux licences ou permis des membres d'équipage de conduite pourront s'appliquer;

d) les conditions requises en ce qui concerne l'âge, l'aptitude physique, les connaissances, l'expérience et l'habileté des personnes à qui des licences ou permis pourront être délivrés en vertu de la présente partie;

e) la nature des examens ou épreuves à subir et les renseignements à donner par toute personne demandant la délivrance, le renouvellement ou la validation d'une licence ou

(*f*) such other conditions and limitations as the Minister deems advisable affecting the privileges attaching to licences or permits issued under this Part.

404. The Minister may, upon being satisfied as to the qualifications of any applicant,

(*a*) issue to the applicant a licence or permit appropriate to his qualifications, in a form prescribed by the Minister;

(*b*) issue to the applicant a document, in a form prescribed by the Minister, validating in Canada any licence appropriate to the qualifications of the applicant, held by the applicant under the laws of a contracting state or a country that is a party to an agreement entered into with Canada relating to interstate flying; or

(*c*) enter on any licence or permit held by the applicant an endorsement extending to the applicant the privilege of performing additional duties or functions appropriate to his qualifications.

405. No licence or permit shall be issued to a person and no licence held by a person shall be validated under this Part unless that person is

(*a*) a Canadian citizen;

(*b*) a person lawfully admitted to Canada for permanent residence who, since being so admitted, has been ordinarily resident in Canada for a period of not more than six years; or

(*c*) a citizen or subject of a contracting state that grants like privileges to Canadian citizens on equal terms and conditions as citizens or subjects of that state.

406. A licence or permit issued or an endorsement thereon entered under this Part or a document validating any such licence or permit may contain such conditions as the Minister prescribes, and the conditions may be amended at any time by the Minister.

407. The Minister may cancel or suspend a licence, permit, certificate or other document of authorization issued to any person under this Part where the Minister

(*a*) on reasonable grounds, believes that such person has violated any provision of these Regulations or any order or direction made pursuant to these Regulations; or

(*b*) is of the opinion that such person is incompetent or physically unfit to exercise the rights and privileges thereunder.

408. No person shall fly or attempt to fly as a flight crew member of an aircraft, or otherwise act or attempt to act in the capacity in which a licence issued or validated under this Part or a permit issued under this Part entitles him to act,

(*a*) if he is aware that he is under any physical disability that might render him unable to meet the requirements as to physical condition for the issue or renewal of the licence or permit;

(*b*) during any period for which his permit or licence or the document validating his licence has been suspended; or

d'un permis, ou demandant une modification des conditions ou privilèges attachés à une licence ou à un permis; et

f) toutes autres conditions et restrictions qu'il pourra juger utiles en ce qui concerne les privilèges attachés aux licences ou permis délivrés en vertu de la présente partie.

404. Le Ministre pourra, lorsqu'il est assuré qu'un requérant remplit les conditions requises,

a) délivrer à ce requérant une licence ou un permis approprié à ses capacités, dans la forme prescrite par le Ministre;

b) délivrer à ce requérant un document dans la forme prescrite par le Ministre, validant au Canada tout permis approprié à ses capacités, dont il est titulaire en vertu des lois d'un État contractant ou d'un pays qui est partie à un accord conclu avec le Canada relativement aux vols internationaux; ou

c) inscrire sur toute licence ou permis dont ce requérant est titulaire une annotation lui accordant le privilège d'exercer des fonctions supplémentaires en rapport avec ses capacités.

405. Nul ne pourra obtenir, en vertu de la présente partie, une licence ou un permis, ni la validation d'une licence dont il est titulaire, s'il n'est

a) un citoyen canadien;

b) une personne ayant été légalement admise au Canada pour y résider en permanence et ayant, depuis la date de son admission, ordinairement résidé au Canada pendant une période ne dépassant pas six ans; ou

c) un citoyen ou un sujet d'un État contractant qui accorde aux citoyens canadiens des privilèges semblables, aux mêmes conditions qu'à ses propres citoyens ou sujets.

406. Une licence ou un permis délivré en vertu de la présente partie, une annotation faite sur cette licence ou ce permis aux termes de ladite partie ou un document qui valide ladite licence ou ledit permis, peut contenir toutes conditions édictées par le Ministre qui peut les modifier à tout moment.

407. Le Ministre pourra annuler ou suspendre une licence, un permis, un certificat ou un autre document comportant une autorisation, délivrés à une personne quelconque en vertu de la présente partie, lorsque

a) pour des motifs raisonnables, il croira que cette personne a enfreint une disposition du présent règlement ou une ordonnance ou des directives publiées en vertu dudit règlement; ou que

b) il sera d'avis que cette personne n'a pas la compétence ou l'aptitude physique requise pour exercer les droits et privilèges conférés par le document en cause.

408. Nul ne pourra effectuer ou tenter d'effectuer un vol en tant que membre de l'équipage de conduite d'un aéronef, ni, de quelque autre façon que ce soit, exercer ou tenter d'exercer les privilèges que lui confère une licence délivrée ou validée en vertu de la présente partie, ou un permis délivré en vertu de ladite partie,

a) s'il s'aperçoit qu'il souffre d'une déficience physique susceptible de le mettre dans l'incapacité de satisfaire aux conditions d'aptitude physique requises pour la délivrance ou le renouvellement de cette licence ou de ce permis,

(*c*) after his permit or licence or the document validating his licence has been cancelled or has expired.

409. No person shall act as a crew member of an aircraft

(*a*) within 8 hours after the consumption of any alcoholic beverage;

(*b*) while under the influence of alcohol; or

(*c*) while using any drug that affects his faculties to an extent that the safety of the aircraft is endangered in any way.

410. (1) The Minister may, in respect of the operation of aircraft, make orders or directions prescribing flight time limitations and rest periods for flight crew members.

(2) A flight crew member who reaches a flight time limitation prescribed pursuant to subsection (1) shall be deemed to be fatigued, and shall not continue on flight duty or be re-assigned to flight duty until such time as he has had the rest period prescribed pursuant to subsection (1).

411. No person shall act as a flight crew member and no operator shall require any person to act as a flight crew member if either the person or the operator has any reason to believe, having regard to the circumstances of the particular flight to be undertaken, that the person

(*a*) is suffering from or is likely to suffer fatigue; or

(*b*) would be otherwise unfit to properly perform his duties.

b) au cours d'une période pendant laquelle son permis ou sa licence, ou le document validant sa licence, sera suspendu, ou

c) après l'annulation ou l'expiration de son permis ou de sa licence, ou du document validant sa licence.

409. Nul ne peut remplir les fonctions de membre d'équipage à bord d'un aéronef

a) dans les 8 heures qui suivent l'ingestion d'une boisson alcoolique;

b) alors qu'il est sous l'effet de l'alcool; ou

c) alors qu'il fait usage d'un médicament qui affecte ses facultés au point où la sécurité de l'aéronef est compromise de quelque façon.

410. (1) Concernant le vol des aéronefs, le Ministre peut établir des ordonnances ou des directives qui prescrivent des limites du temps de vol et des périodes de repos pour les membres de l'équipage de conduite.

(2) Un membre d'équipage de conduite qui atteint la limite de temps de vol établie en vertu du paragraphe (1) sera considéré comme fatigué et ne pourra pas demeurer en service de vol ni être réaffecté à un service de vol tant qu'il n'aura pas eu la période de repos prescrite.

411. Nul ne pourra remplir les fonctions de membre d'équipage de conduite et aucun exploitant ne pourra demander à une personne quelconque de remplir les fonctions de membre d'équipage de conduite, si la personne ou l'exploitant a raison de croire, compte tenu des circonstances du vol particulier à entreprendre, que la personne

a) est fatiguée ou sera probablement fatiguée; ou

b) est de quelque autre manière inapte à exécuter correctement ses fonctions.

PART V

RULES OF THE AIR

Division I

COMPLIANCE

500. All Canadian aircraft in flight over the high seas shall comply with the Rules of the Air contained in Annex 2 to the Convention as amended from time to time.

Division II

GENERAL RULES

501. No person shall fly an aircraft except in accordance with VFR or IFR or in accordance with such conditions as the Minister may by order prescribe.

502. The Minister may prescribe and delineate for air navigation purposes the horizontal and vertical limits of

(*a*) all controlled airspace; and

(*b*) all flight information regions.

503. (1) The Minister may cause a *Designated Airspace Handbook* to be published and maintained in which the horizontal and vertical limits referred to in section 502 are described.

PARTIE V

RÈGLES DE L'AIR

Section I

CONFORMITÉ

500. Tous les aéronefs canadiens qui survolent la haute mer devront se conformer aux Règles de l'Air constituant l'annexe 2 à la Convention, en tenant compte des modifications pouvant y être apportées de temps à autre.

Section II

RÈGLES GÉNÉRALES

501. Sauf autorisation contraire résultant d'un ordre du Ministre, il est interdit de piloter un aéronef autrement qu'en VFR ou en IFR.

502. Le Ministre peut prescrire et délimiter aux fins de la navigation aérienne, les limites verticales et horizontales

a) de tout espace aérien contrôlé; et

b) de toutes les régions d'information de vol.

503. (1) Le Ministre peut faire publier et tenir à jour un *Designated Airspace Handbook* qui donnera les limites verticales et horizontales auxquelles il est fait référence à l'article 502.

(2) The handbook referred to in subsection (1) shall specify, for air navigation purposes, geographical locations of

(*a*) restricted, prohibited or danger areas;

(*b*) military and sport flying areas;

(*c*) air defence identification zones;

(*d*) altimeter setting regions;

(*e*) standard pressure regions;

(*f*) mountainous regions;

(*g*) holding points;

(*h*) reporting points;

(*i*) intersections;

(*j*) control towers; and

(*k*) such other areas and points as the Minister may direct.

504. The Minister may by order prescribe the minimum weather conditions under which special VFR flights may be conducted without complying with IFR.

505. Prior to the commencement of any flight the pilot-in-command of an aircraft shall familiarize himself with all available information appropriate to the intended flight.

506. The pilot-in-command of an aircraft shall comply with all air traffic control instructions directed to and received by him and with all air traffic control clearances received and accepted by him.

507. When so directed by the Minister, aircraft flown within controlled airspace shall comply with the instrument flight rules.

508. No person shall create a hazard to persons or property on the ground or water by dropping anything from an aircraft in flight.

509. The Minister may make orders or directions prohibiting or restricting the navigation of aircraft over such areas as are specified by the Minister, either absolutely or subject to such exceptions or conditions as may be specified by him.

510. No object shall be towed by any aircraft, except in accordance with such conditions as may be specified by the Minister.

511. No person shall

(*a*) release an unmanned free balloon, or

(*b*) operate a manned free balloon

having a gas carrying capacity of more than 115 cubic feet except with the permission of the Minister and subject to such terms and conditions as may be specified by the Minister.

512. No person shall fly a model aircraft within 5 miles from the centre of any control zone or aerodrome traffic zone, as set out in the *Designated Airspace Handbook* in a manner that creates or is likely to create a hazard to aircraft.

(2) Le manuel auquel il est fait référence à l'alinéa (1) doit préciser aux fins de la navigation aérienne, la position géographique

a) des zones réglementées, interdites ou dangereuses;

b) des zones de vol d'avions militaires ou de sport;

c) des zones d'identification de défense aérienne;

d) des régions de calage d'altimètre;

e) des régions de pression standard;

f) des régions montagneuses;

g) des points d'attente;

h) des points de compte rendu de position;

i) des intersections;

j) des tours de contrôle;

k) de tout autre point ou zone que le Ministre peut désigner.

504. Le Ministre peut, par ordonnance, prescrire les conditions météorologiques minimales dans lesquelles les vols VFR spéciaux peuvent être effectués sans adhésion aux règles de vol IFR.

505. Avant d'entreprendre un vol quelconque, le pilote commandant de bord d'un aéronef devra étudier tous les renseignements qu'il pourra se procurer en rapport avec le vol projeté.

506. Le pilote commandant de bord d'un aéronef devra se conformer à toutes les instructions, données à son intention, qu'il recevra du contrôle de la circulation aérienne ainsi qu'à toutes les autorisations qu'il recevra du contrôle de la circulation aérienne et qu'il acceptera.

507. Lorsqu'ils auront reçu du Ministre des instructions à cet effet, les aéronefs volant à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé devront se conformer aux règles de vol aux instruments.

508. Nul ne pourra mettre en danger des personnes ou des biens au sol ou sur l'eau en laissant tomber quoi que ce soit d'un aéronef en vol.

509. Le Ministre peut publier des ordonnances ou des directives interdisant ou réglementant, soit de façon absolue, soit sous réserve de certaines exceptions ou conditions établies par lui, le survol de certaines zones qu'il aura déterminées.

510. Il ne sera remorqué aucun objet par un aéronef, si ce n'est en conformité des conditions que peut déterminer le Ministre.

511. Il est interdit

a) de lâcher un ballon libre ne transportant aucun membre d'équipage, ni

b) de conduire un ballon libre transportant un ou plusieurs membres d'équipage,

si le ballon a une capacité de charge en gaz de plus de 115 pieds cubes, à moins d'avoir obtenu une permission du Ministre et sous réserve alors des termes et conditions que pourra déterminer le Ministre.

512. Il est interdit de faire voler un modèle réduit d'aéronef en deçà de 5 milles du centre d'une zone de contrôle ou d'une zone de circulation d'aérodrome, décrite dans le *Designated Airspace Handbook* publié avec l'autorisation du Ministre,

d'une manière qui crée ou qui est susceptible de créer un danger pour les aéronefs.

513. No person shall launch a rocket of any type or kind from any place in Canada without the written authorization of the Minister, except

(*a*) a model rocket; or

(*b*) a rocket of a type used in a fireworks display.

513. Il est interdit de lancer une fusée, quel qu'en soit le type ou le genre, d'un endroit quelconque du Canada sans l'autorisation écrite du Ministre sauf s'il s'agit

a) d'un modèle réduit de fusée, ou

b) d'une fusée d'un type employé pour les feux d'artifice.

514. Notwithstanding paragraph 513(*a*), no person shall launch a model rocket

(*a*) within 5 nautical miles from the centre of any airport;

(*b*) in any manner that creates or is likely to create a hazard to aircraft;

(*c*) in any manner that creates or is likely to create a hazard to persons or property on the ground;

(*d*) into any cloud; and

(*e*) unless a responsible adult is present to supervise the launching.

514. Nonobstant l'alinéa 513*a*), il est interdit de lancer un modèle réduit de fusée

a) dans un rayon de 5 milles marins autour du centre d'un aéroport;

b) d'une manière qui crée ou est susceptible de créer un danger pour les aéronefs;

c) d'une manière qui crée ou est susceptible de créer un danger pour les personnes ou les biens au sol;

d) dans un nuage; et

e) à moins qu'un adulte responsable ne soit présent pour surveiller le lancement.

515. Parachute descents, other than emergency descents, shall not be made

(*a*) in controlled airspace or within any air route designated as such by the Minister except in accordance with the written authorization of the Minister;

(*b*) over the built-up areas of any city, town or other settlement or over an open air assembly of persons except in accordance with the written authorization of the Minister; or

(*c*) into any private property except with the consent of the owner of the property.

515. Sauf en cas d'urgence, il ne sera pas effectué de descentes en parachute

a) dans les espaces aériens contrôlés, ni dans les limites des routes aériennes désignées comme telles par le Ministre, si ce n'est en conformité d'une autorisation écrite du Ministre;

b) au-dessus des zones bâties des villes ou autres agglomérations, ni au-dessus de rassemblements en plein air, si ce n'est en conformité d'une autorisation écrite du Ministre; ni

c) sur une propriété privée, si ce n'est avec le consentement du propriétaire.

516. Except as otherwise authorized by the Minister, no person shall

(*a*) enter or attempt to enter any aircraft in flight or leave or attempt to leave any aircraft in flight except for the purpose of making a parachute descent; or

(*b*) give, upon any aircraft in flight, any gymnastic or other like exhibition.

516. Sauf autorisation spéciale du Ministre, personne

a) n'entrera ni ne tentera d'entrer dans un aéronef en vol, ne quittera ni ne tentera de quitter un aéronef en vol si ce n'est en vue d'effectuer une descente en parachute;

b) ne donnera sur un aéronef en vol un spectacle de gymnastique ou autre spectacle du genre.

517. No aircraft shall be flown in any acrobatic flight

(*a*) so as to endanger or be likely to endanger air traffic in the vicinity of the aircraft;

(*b*) over any urban or other populous area; or

(*c*) in controlled airspace or within any air route designated as such by the Minister except in accordance with the written authorization of the Minister.

517. Aucun aéronef n'effectuera d'acrobaties aériennes

a) de façon à constituer ou à pouvoir constituer un danger pour les aéronefs manœuvrant dans le voisinage;

b) au-dessus d'une zone urbaine ou de toute autre région populeuse; ni

c) dans des espaces aériens contrôlés ou dans les limites d'une route aérienne désignée comme telle par le Ministre, si ce n'est conformément à une autorisation écrite du Ministre.

518. No aircraft shall be flown in any acrobatic flight or exhibition flight over any assembly of persons except in accordance with the written authorization of the Minister.

518. Aucun aéronef n'effectuera d'acrobaties aériennes ni de vol spectaculaire au-dessus d'un rassemblement de personnes, si ce n'est conformément à une autorisation écrite du Ministre.

519. No person in any aircraft shall execute any acrobatic flying unless he is the sole occupant of the aircraft or is a flying instructor authorized in accordance with these Regulations to engage in giving dual flying instructions.

519. Nul, sur quelque aéronef que ce soit, n'effectuera d'acrobaties aériennes, à moins d'être seul à bord ou d'être un instructeur autorisé, conformément au présent règlement, à donner des leçons de pilotage en double commande.

520. (1) No aircraft shall be operated in such a negligent or reckless manner as to endanger or be likely to endanger the life or property of any person.

520. (1) Aucun aéronef ne sera piloté avec négligence ou imprudence, de façon à constituer un danger pour la vie ou les biens de qui que ce soit.

(2) Subject to subsection (3), no person shall fly an aircraft in such a manner as to create a shock wave or sonic boom, the effect of which may imperil the safety of other aircraft, be injurious to persons or animals or cause damage to property.

(3) The Minister may make orders or directions with respect to the operation of aircraft in sonic or supersonic flight.

521. The pilot-in-command of an aircraft operated on or in the vicinity of an aerodrome shall

(*a*) observe other aerodrome traffic for the purpose of avoiding collision;

(*b*) conform with or avoid the pattern of traffic formed by other aircraft in operation;

(*c*) conform to any applicable provisions of the *Aircraft Noise Certification Order* and any applicable noise control procedures approved by the Minister after consultation with the air carriers operating aircraft at that aerodrome and their pilots;

(*d*) make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise directed by the Minister or unless an air traffic control unit has authorized a turn or partial turn to the right when desirable in specific instances;

(*e*) land and take off, in so far as practicable, into the wind unless otherwise authorized by the appropriate air traffic control unit;

(*f*) maintain a continuous watch on the radio frequencies designated for airport control communications or, if such continuous watch is not possible, keep a watch for such instructions as may be issued by visual means in any case where an air traffic control unit is in operation; and

(*g*) where the aerodrome is a controlled airport, obtain from the appropriate air traffic control unit, either by radio or visual signal, clearance for his movements, including clearance to take off from or land at the airport.

522. No person shall fly an aircraft at a height of less than 2,000 feet over an aerodrome except for the purpose of landing or taking off or except as otherwise directed by an air traffic control unit.

523. No aircraft shall be flown in such proximity to any other aircraft as to create a collision hazard.

524. No aircraft shall be flown in formation except by pre-arrangement between the pilots-in-command of such aircraft and, within any control zone, between the pilots-in-command of such aircraft and the appropriate air traffic control unit.

525. When two aircraft are converging at approximately the same altitude, the aircraft that has the other on its right shall give way, except as follows:

(*a*) a power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to airships, gliders and balloons;

(*b*) an airship shall give way to gliders and balloons;

(2) Sous réserve du paragraphe (3), nul ne pilotera un aéronef de façon à créer une onde de choc ou une détonation transsonique susceptibles de mettre en danger un autre aéronef, de nuire à la santé des personnes ou des animaux ou d'endommager la propriété.

(3) Le Ministre peut publier des ordonnances ou des directives relatives à l'exploitation d'un aéronef en vol sonique ou supersonique.

521. Le pilote commandant de bord d'un aéronef évoluant sur un aérodrome ou aux abords d'un aérodrome devra

a) surveiller la circulation d'aérodrome afin d'éviter les collisions;

b) adopter le circuit de circulation suivi par les autres aéronefs en cours d'évolution ou s'en tenir à l'écart;

c) se conformer à l'*Ordonnance sur le contrôle du bruit des aéronefs aux aéroports* et aux procédures de contrôle du bruit approuvées par le Ministre après consultation des transporteurs aériens y exploitant des aéronefs et de leurs pilotes;

d) exécuter tous les virages à gauche quand il effectue une approche et après un décollage, sauf instructions contraires du Ministre ou si un organe de contrôle de la circulation aérienne a autorisé un virage complet ou partiel à droite lorsque ce sens est préférable en certains cas déterminés;

e) atterrir et décoller autant que possible face au vent, sauf autorisation contraire de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne;

f) garder continuellement l'écoute sur les fréquences radio désignées pour les communications du contrôle d'aéroport ou, si cela est impossible, se tenir aux aguets pour recevoir les instructions pouvant lui être données par des moyens visuels dans tous les cas où un organe du contrôle de la circulation aérienne est en activité;

g) si l'aérodrome est un aéroport contrôlé, obtenir de l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne, par radio ou par signal optique, une autorisation d'effectuer ses manœuvres à cet aéroport, y compris le décollage ou l'atterrissage.

522. Aucun aéronef ne survolera un aérodrome à moins de 2,000 pieds de hauteur, sauf dans la mesure requise lors des décollages et des atterrissages, ou à moins d'instructions contraires d'un organe du contrôle de la circulation aérienne.

523. Aucun aéronef n'évoluera à proximité d'un autre aéronef de façon à créer un risque d'abordage.

524. Il ne sera pas effectué de vol en formation, à moins qu'une entente préalable ne soit intervenue entre les pilotes commandants de bord des aéronefs en cause et, pour un vol à l'intérieur d'une zone de contrôle, entre les pilotes commandants de bord de ces aéronefs et l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

525. Lorsque deux aéronefs se trouvent approximativement à la même altitude et convergent, l'aéronef qui a l'autre sur sa droite doit céder le passage, sauf que:

a) les aérodynes motopropulsés doivent céder le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons;

(*c*) a glider shall give way to balloons; and

(*d*) a power-driven aircraft shall give way to aircraft that are seen to be towing aircraft or other objects.

526. (1) Where an aircraft has the right-of-way, the pilot-in-command shall maintain its heading and speed, but nothing in this Part relieves the pilot-in-command of any aircraft from the responsibility of taking such action as is necessary to avoid collision.

(2) Where any aircraft is required to keep out of the way of another aircraft, the pilot-in-command shall avoid passing over or under, or crossing ahead of the other aircraft unless passing or crossing well clear of it.

527. When two aircraft are approaching head-on or approximately so and there is danger of collision, the pilot of each aircraft shall alter the heading of his aircraft to the right.

528. An aircraft that is being overtaken has the right-of-way and the overtaking aircraft, whether climbing, descending or in horizontal flight, shall keep out of the way of the other aircraft by altering its heading to the right and no subsequent change in the relative positions of the two aircraft shall absolve the overtaking aircraft from the obligation so to alter its heading until it has entirely passed and is clear of the other aircraft.

529. Where an aircraft is in flight or manoeuvring on the ground or water, the pilot-in-command shall give way to other aircraft landing or about to land.

530. (1) Where two or more heavier-than-air aircraft are approaching an aerodrome for the purpose of landing, the pilot-in-command of the aircraft at the higher altitude shall give way to aircraft at the lower altitude, but the pilot-in-command of the latter shall not take advantage of this requirement to manoeuvre in front of another aircraft that is about to land, or to overtake that aircraft.

(2) Where a power-driven heavier-than-air aircraft and a glider are both approaching an airport for the purpose of landing, the pilot-in-command of the power-driven heavier-than-air aircraft shall give way to the glider.

531. No person shall take off or attempt to take off in an aircraft until such time as there is no apparent risk of collision with any other aircraft.

532. Where the pilot-in-command of an aircraft is aware that another aircraft is compelled to land, he shall give way to that other aircraft.

533. Where the pilot-in-command of an aircraft declares that an emergency situation exists as a result of which it is necessary for the appropriate air traffic control unit to give priority to the aircraft, the pilot-in-command shall, if requested to do so, make a full written report of the incident to the air traffic control unit within 48 hours after the request has been made.

534. Except when taking off from or landing at an airport or military aerodrome or as specifically authorized by the Minister, no person shall fly an aircraft

b) les dirigeables doivent céder le passage aux planeurs et aux ballons;

c) les planeurs doivent céder le passage aux ballons; et

d) les aéronefs motopropulsés doivent céder le passage aux aéronefs qui visiblement remorquent des aéronefs ou d'autres objets.

526. (1) L'aéronef qui a la priorité de passage doit conserver son cap et sa vitesse, mais aucune disposition de la présente partie ne dispense le pilote commandant de bord d'un aéronef de l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour éviter un abordage.

(2) Tout aéronef tenu de laisser le passage libre à un autre aéronef doit éviter de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou de voler par le travers de cet autre aéronef, à moins de le faire à bonne distance.

527. Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque d'abordage, chacun d'eux doit modifier son cap vers la droite.

528. Au moment où un aéronef en dépasse un autre, ce dernier a la priorité de passage et l'aéronef qui dépasse, qu'il soit en montée, en descente ou en palier, doit laisser le passage à l'autre aéronef en modifiant son cap vers la droite. Aucune modification ultérieure des positions relatives des deux aéronefs ne dispense l'aéronef qui dépasse de l'obligation de modifier ainsi son cap jusqu'à ce qu'il ait entièrement dépassé et convenablement distancé l'autre aéronef.

529. Les aéronefs en vol ou manœuvrant au sol ou sur l'eau céderont le passage aux aéronefs en train ou sur le point d'atterrir.

530. (1) Lorsque deux ou plusieurs aérodynes approcheront d'un aérodrome en vue d'y atterrir, l'aérodyne se trouvant à l'altitude la plus élevée cédera le passage à celui dont l'altitude est la plus basse, mais ce dernier ne pourra pas se prévaloir de cette règle pour manœuvrer devant un autre aérodyne sur le point d'atterrir, ou pour le dépasser.

(2) Lorsqu'un aérodyne motopropulsé et un planeur s'approcheront en même temps d'un aéroport pour y atterrir, l'aérodyne motopropulsé cédera le passage au planeur.

531. Aucun aéronef ne devra décoller ni tenter de le faire tant qu'il semblera subsister un risque d'abordage avec un autre aéronef.

532. Lorsque le pilote commandant de bord d'un aéronef s'aperçoit qu'un autre aéronef est contraint d'atterrir, il doit lui céder le passage.

533. Lorsque le pilote commandant de bord d'un aéronef déclarera l'existence d'une situation d'urgence qui obligera l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé à donner la priorité à cet aéronef, ce pilote, si demande lui en est faite, présentera un rapport écrit détaillé de l'incident à cet organe du contrôle de la circulation aérienne dans les 48 heures qui suivront cette demande.

534. Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage à un aéroport ou à un aérodrome militaire, ou avec l'autorisation

(*a*) over the built-up areas of any city, town or other settlement or over an open-air assembly of persons, except at an altitude that will permit, in the event of an emergency, the landing of the aircraft without undue hazard to persons or property on the surface of the ground or water, and such altitudes shall not in any case be less than 1,000 feet above the highest obstacle within a horizontal radius of 2,000 feet from the aircraft; and

(*b*) elsewhere than over any area mentioned in paragraph (*a*), except at altitudes of not less than 500 feet above the surface of the ground or water, unless such flight may be made without undue hazard to persons or property on such surface.

535. The Minister may make orders or directions with respect to cruising altitudes and altimeter settings.

536. (1) When two aircraft or an aircraft and a vessel are approaching one another on the water and there is a risk of collision, the pilot or pilots-in-command of the aircraft in question shall proceed with careful regard to existing circumstances and conditions including the limitations of the respective craft.

(2) Where an aircraft on the water has another aircraft or a vessel on its right, the pilot-in-command of the first mentioned aircraft shall give way.

(3) Where an aircraft on the water is approaching another aircraft or a vessel head-on, or approximately so, the pilot-in-command of the first mentioned aircraft shall alter its heading to the right.

(4) An aircraft or a vessel on the water that is being overtaken has the right-of-way and the pilot-in-command of the overtaking aircraft shall alter its heading to keep well clear.

(5) The pilot-in-command of an aircraft landing on or taking off from the water shall ensure that the landing or take-off path is clear of all vessels and aircraft.

537. The Minister may by order

(*a*) require any person who intends to commence a flight or who is conducting a flight to submit to such persons as may be specified in the order a flight plan, flight notification or other information related to the flight; and

(*b*) prescribe the standards for flight plans, flight notifications and other information required to be submitted and the procedures for their submission.

538. No person shall knowingly submit any flight plan, flight notification or other information required to be submitted by an order of the Minister under section 537 that contains any false or misleading statement or matter or that is calculated to deceive any person to whom it is so required to be submitted.

539. Except as authorized by the Minister, no person shall operate, in a commercial air service over water beyond gliding

expresse du Ministre, aucune personne dans un aéronef ne volera

a) au-dessus des agglomérations urbaines, villageoises ou autres, ni au-dessus de rassemblements de personnes en plein air, à moins qu'il ne le fasse à une altitude qui lui permette, en cas d'urgence, d'effectuer un atterrissage sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens à la surface du sol ou de l'eau, et cette altitude ne sera, en aucun cas, inférieure à 1,000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un cercle horizontal de 2,000 mille pieds de rayon centré sur l'aéronef; ni

b) ailleurs qu'au-dessus des agglomérations mentionnées à l'alinéa *a*), à une altitude inférieure à 500 pieds au-dessus de la surface du sol ou de l'eau, à moins que le vol ne puisse s'effectuer sans mettre indûment en danger les personnes ou les biens sur cette surface.

535. Le Ministre peut rendre des ordonnances ou donner des instructions en ce qui concerne les altitudes de croisière et les calages altimétriques.

536. (1) Lorsque deux aéronefs ou un aéronef et un navire approchent l'un de l'autre sur l'eau et qu'il y a risque d'abordage, le ou les pilotes commandants de bord de l'aéronef ou des aéronefs en cause manœuvreront avec prudence en tenant compte des circonstances et, en particulier, des limitations imposées à l'action de l'autre aéronef ou du navire.

(2) Un aéronef sur l'eau ayant un aéronef ou un navire à sa droite lui cédera le passage.

(3) Lorsqu'un aéronef sur l'eau approche de face ou presque de face un aéronef ou un navire, il modifiera son cap vers la droite de façon à se tenir à distance.

(4) Lorsqu'ils sont sur l'eau, l'aéronef ou le navire dépassé a la priorité de passage, et le pilote commandant de bord de l'aéronef dépassant doit modifier son cap de façon à se tenir à distance.

(5) Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui amerrit, ou qui décolle de la surface de l'eau, s'assurera que sa route est libre de tout navire ou aéronef.

537. Le Ministre peut, par directive,

a) obliger toute personne qui envisage d'entreprendre ou qui effectue un vol à communiquer, aux personnes qui pourront être indiquées dans la directive, un plan de vol, un avis de vol ou autre renseignement relatif au vol; et

b) prescrire les normes des plans de vol, des avis de vol et de tout autre renseignement qu'on est tenu de communiquer, ainsi que les modalités de communication de ces informations.

538. Nul ne communiquera sciemment un plan ou avis de vol ou tout autre renseignement qu'il est, en vertu de l'article 537, tenu de communiquer selon les directives du Ministre, qui contiendrait des déclarations ou des renseignements faux ou équivoques ou qui auraient pour but de tromper la personne à laquelle il doit être communiqué.

539. Sauf autorisation du Ministre, nul ne peut, lors d'un vol de service aérien commercial, piloter au-dessus d'une étendue

distance from shore, a single-engine landplane or multi-engine landplane that is unable to maintain flight in the event of failure of the critical engine.

540. Except as authorized by the Minister, no person shall commence, in any single-engine aircraft or in any multi-engine aircraft that is unable to maintain flight in the event of failure of its critical engine, a flight that is intended to be a trans-oceanic flight.

Division III

VISUAL FLIGHT RULES (VFR)

541. In controlled airspace no flight being made in accordance with the visual flight rules shall be continued in accordance with the instrument flight rules except with the authority of the appropriate air traffic control unit.

542. When operated in accordance with VFR, aircraft shall be flown with visual reference to the ground or water unless otherwise authorized by the appropriate air traffic control unit in accordance with any orders or directions that may be made by the Minister in that behalf.

543. VFR flights shall be made in accordance with such weather minima as the Minister may by order prescribe for such flights.

544. The amount of fuel and oil carried on board any aircraft at the commencement of any VFR flight shall be sufficient, taking into account anticipated wind and other weather conditions, to fly to the place of intended landing and thereafter,

(*a*) in the case of an aircraft other than a helicopter, for 45 minutes at normal cruising speed; and

(*b*) in the case of a helicopter, for 20 minutes at normal cruising speed.

545. No aircraft shall be flown under simulated instrument flight conditions unless,

(*a*) the aircraft is equipped with fully functioning dual controls;

(*b*) a competent pilot is occupying a control seat to act as safety pilot; and

(*c*) the safety pilot

(i) has adequate vision forward and to each side of the aircraft, or

(ii) is in communication with a competent observer occupying a position in the aircraft from which his field of vision adequately supplements the vision of the safety pilot.

Division IV

INSTRUMENT FLIGHT RULES (IFR)

546. For the purposes of any IFR flight,

(*a*) the pilot of the aircraft shall possess such special qualifications as may be directed by the Minister; and

(*b*) the aircraft shall be equipped with such instruments and radio apparatus as may be directed by the Minister.

d'eau, à une distance du rivage qui ne pourrait pas être franchie en vol plané, un avion terrestre monomoteur ou un avion terrestre multimoteur incapable de se maintenir en vol en cas de défaillance du moteur le plus défavorable.

540. Sauf autorisation du Ministre, nul ne peut, sur un aéronef monomoteur ou sur un aéronef multimoteur incapable de se maintenir en vol en cas de défaillance du moteur le plus défavorable, entreprendre un vol avec l'intention d'en faire un vol transocéanique.

Section III

RÈGLES DE VOL À VUE (VFR)

541. A l'intérieur d'un espace aérien contrôlé, aucun vol effectué conformément aux règles de vol à vue ne pourra être poursuivi conformément aux règles de vol aux instruments sans l'autorisation de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

542. Lorsqu'il sera exploité selon les règles de vol VFR, un aéronef devra être piloté par référence visuelle par rapport au sol ou à l'eau, sauf autorisation contraire donnée à cet effet par l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne conformément à toutes directives ou ordonnances du Ministre.

543. Les vols VFR sont assujettis aux minimums météorologiques de vol VFR que le Ministre peut prescrire par ordonnance.

544. La quantité de carburant et d'huile à bord d'un aéronef au début d'un vol VFR doit être suffisante, compte tenu du vent et des autres conditions atmosphériques prévues, pour permettre à l'appareil de voler jusqu'au point d'atterrissage prévu, et, en outre,

a) dans le cas d'un aéronef autre qu'un hélicoptère, pendant 45 minutes à la vitesse normale de croisière;

b) dans le cas d'un hélicoptère, pendant 20 minutes à la vitesse normale de croisière.

545. Aucun aéronef ne sera piloté dans des conditions fictives de vol aux instruments, sauf

a) si l'aéronef est équipé de doubles commandes en parfait état de fonctionnement;

b) si un pilote compétent occupe un siège aux commandes et servira de pilote de sécurité; et

c) si le pilote de sécurité

(i) a une vue satisfaisante en avant et de chaque côté de l'aéronef, ou

(ii) est assisté d'un observateur compétent en communication avec le pilote de sécurité, qui occupe une place à bord de l'aéronef d'où son champ de vision complétera de façon satisfaisante celui du pilote de sécurité.

Section IV

RÈGLES DE VOL AUX INSTRUMENTS (IFR)

546. Pour tout vol IFR,

a) le pilote possédera la compétence spéciale que pourra déterminer le Ministre; et

b) l'aéronef sera équipé des instruments et appareils radio que pourra prescrire le Ministre.

547. (1) Prior to taking off from any point within and prior to entering any controlled airspace during IFR flight or during IFR weather conditions, a flight plan for the flight containing such information as may be specified by the Minister shall be submitted by the pilot-in-command of the aircraft to the appropriate air traffic control unit.

(2) Except as otherwise authorized by the Minister, no IFR flight shall be made in controlled airspace unless the flight plan, as submitted, includes an alternate airport having a landing area suitable for use by that aircraft.

(3) A particular alternate airport shall be included in a flight plan only when current forecasts show a trend indicating that the ceiling and visibility at that alternate airport will, at the expected time of arrival, be at or above such minima as may be specified by the Minister.

548. (1) Prior to taking off from any point within and prior to entering any controlled airspace during IFR flight, or during IFR weather conditions, an air traffic control clearance, based on the flight plan for that flight, shall be obtained from the appropriate air traffic control unit, and the aircraft shall be flown in accordance with such clearance, and, unless otherwise authorized by the appropriate air traffic control unit, shall follow the instrument approach procedures approved for the airport to be used.

(2) No deviations shall be made from the requirements of any air traffic control clearance except in an emergency that necessitates immediate action, in which case, as soon as possible after any action has been taken in connection with such emergency, the pilot-in-command of the aircraft shall inform the appropriate air traffic control unit of the deviation and, if necessary, obtain an amended clearance.

549. (1) Subject to subsection (2), no aircraft shall be flown in accordance with the instrument flight rules within controlled airspace unless a continuous listening watch is maintained on the appropriate radio frequency of the air traffic control unit concerned and two-way radio communication is established therewith.

(2) Where he is unable to maintain two-way radio communications as required by subsection (1), the pilot-in-command of the aircraft shall comply with such alternative procedures as the Minister may direct.

550. (1) During IFR flight, position reports to the appropriate air traffic control unit shall be made over such reporting points as are designated by the Minister and over such other reporting points as are specified by the appropriate air traffic control unit.

(2) Where no reporting points for IFR flight are designated by the Minister, position reports during IFR flight shall be made to the appropriate air traffic control unit at such intervals and at such locations as are specified by such unit.

547. (1) Avant de décoller d'un point quelconque d'un espace aérien contrôlé ou de pénétrer dans un tel espace pendant un vol IFR, ou pendant des conditions atmosphériques IFR, le pilote commandant de bord d'un aéronef présentera à l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne un plan de vol contenant tous les renseignements que pourra indiquer le Ministre.

(2) Sauf autorisation contraire du Ministre, aucun vol IFR ne sera effectué dans un espace aérien contrôlé si le plan de vol présenté ne mentionne pas un aéroport de dégagement dont l'aire d'atterrissage convienne à l'aéronef.

(3) Un aéroport ne peut être mentionné dans le plan de vol comme aéroport de dégagement que si les prévisions météorologiques courantes laissent présager que le plafond et la visibilité à cet aéroport de dégagement, seront, à l'heure d'arrivée prévue, égaux ou supérieurs aux minimums que le Ministre pourra indiquer.

548. (1) Avant de décoller d'un point quelconque d'un espace aérien contrôlé ou de pénétrer dans un tel espace pendant un vol IFR, ou pendant des conditions atmosphériques IFR, il faudra obtenir de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne une autorisation de circulation aérienne basée sur le plan de vol pour cette envolée. Le vol devra être effectué conformément à cette autorisation et, sauf autorisation contraire donnée par l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne, le pilote devra adopter les procédures d'approche aux instruments approuvées pour l'aéroport où il se propose d'atterrir.

(2) Aucune dérogation aux dispositions d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne ne sera admise, sauf en cas de force majeure nécessitant une action immédiate; en pareil cas, le pilote commandant de bord de l'aéronef devra, le plus tôt possible après avoir pris une initiative quelconque en rapport avec cette situation d'urgence, informer de cette dérogation l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne et, s'il y a lieu, obtenir une nouvelle autorisation.

549. (1) Sous réserve du paragraphe (2), un vol ne pourra être effectué conformément aux règles de vol aux instruments à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé que si une écoute permanente est assurée sur la fréquence radio appropriée de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne et si une communication radio bilatérale est établie avec ledit organe.

(2) S'il lui est impossible de maintenir la communication radio bilatérale exigée en vertu du paragraphe (1), le pilote commandant de bord de l'aéronef se conformera aux procédures que pourra prescrire le Ministre pour de tels cas.

550. (1) Au cours d'un vol IFR, des comptes rendus de position seront transmis à l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne lors du survol des points de compte rendu désignés par le Ministre, et de tous autres points de compte rendu indiqués par l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

(2) A défaut de points de compte rendu pour vol IFR désignés par le Ministre, des comptes rendus de position pendant le vol IFR seront transmis à l'organe intéressé du

(3) All position reports required by subsections (1) and (2) shall contain such information and shall be made in such manner as the Minister may direct.

551. Except as authorized by the Minister, no IFR flight shall be commenced unless sufficient fuel and oil are carried, taking into account wind and other anticipated meteorological conditions, to fly to the airport of intended landing, thence to an alternate airport and thereafter for 45 minutes at normal cruising speed.

552. Where there are indications that traffic delays may be encountered, such quantities of fuel and oil as may be necessary, in addition to the minima required by this Division, shall be carried to meet such conditions.

553. Except when taking off or landing or as specifically authorized by the Minister, aircraft in IFR flight shall be flown at altitudes of at least 1,000 feet above the highest obstacle located within a horizontal radius of 5 miles from the estimated position of the aircraft in flight, but the Minister may direct that flights over any area specified by him shall be conducted at such higher minima altitude as may be specified by him.

554. (1) The Minister may establish standard procedures for air operations at specific aerodromes, which procedures may be published in a document entitled the *Canada Air Pilot*.

(2) The instrument approach procedures established under subsection (1) shall specify and authorize

(*a*) the minimum altitudes to which a pilot-in-command may descend during an approach to a landing;

(*b*) the minimum visibility in which any pilot-in-command may conduct a landing or a take-off;

(*c*) missed approach procedures to be followed by a pilot-in-command when a landing cannot be accomplished;

(*d*) the tracks and altitudes to be followed in the conduct of the approach and the missed approach procedures;

(*e*) noise abatement procedures and noise control requirements; and

(*f*) such other information as the Minister may direct.

555. No person shall take off or land an aircraft at an aerodrome under IFR when the weather conditions at the aerodrome are below the minima of ceiling and visibility specified for that aerodrome in the *Canada Air Pilot* unless that person has been authorized by the Minister to operate to lower minima and he is complying with that authorization.

556. In controlled airspace all flights being made in accordance with the instrument flight rules shall continue in accordance with the instrument flight rules, regardless of weather conditions, unless and until such time as the appropriate air traffic control unit is notified to the contrary.

contrôle de la circulation aérienne aux intervalles et aux lieux indiqués par cet organe.

(3) Tous les comptes rendus de position requis en vertu des paragraphes (1) et (2) contiendront tous les renseignements prescrits par le Ministre et seront faits dans la forme que le Ministre aura déterminée.

551. Sauf sur autorisation du Ministre, aucun aéronef n'entreprendra un vol IFR, à moins que les quantités de carburant et d'huile emportées ne soient suffisantes, compte tenu du vent et autres conditions atmosphériques prévues, pour lui permettre de voler jusqu'à l'aéroport d'atterrissage prévu, puis de là jusqu'à un aéroport de dégagement et enfin pendant encore 45 minutes à sa vitesse normale de croisière.

552. Lorsqu'il y aura lieu de prévoir l'éventualité de retards imputables à la circulation aérienne, l'aéronef emportera un supplément suffisant de carburant et d'huile en plus des minimums prescrits par la présente section.

553. Sauf lors des décollages et des atterrissages, ou sur autorisation expresse du Ministre, les aéronefs en vol IFR ne voleront pas à des altitudes inférieures à 1,000 pieds au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon horizontal de 5 milles autour de leur position estimée; toutefois, le Ministre pourra prescrire, pour le survol de toute région indiquée par lui, une altitude minimum plus élevée qu'il précisera lui-même.

554. (1) Le Ministre peut établir des procédures d'exploitation d'aéronefs à certains aéroports, lesquelles peuvent être publiées dans le *Canada Air Pilot*.

(2) Les procédures d'approche aux instruments établies en vertu du paragraphe (1) devront préciser et autoriser

a) les altitudes minimales auxquelles peut descendre un commandant de bord durant une approche d'atterrissage;

b) la visibilité minimale par laquelle un commandant de bord peut effectuer un atterrissage ou un décollage;

c) les procédures d'approche manquée devant être exécutées par un commandant de bord lorsque l'atterrissage ne peut pas être réalisé;

d) les routes et les altitudes à prendre pour effectuer les procédures d'approche et d'approche manquée;

e) les procédures de réduction du bruit et les exigences quant à son contrôle; et

f) tout autre renseignement désiré par le Ministre.

555. Nul ne devra faire décoller ou atterrir aux instruments un aéronef à un aérodrome lorsque les conditions météorologiques à l'aérodrome sont inférieures au plafond minimal et à la visibilité minimale indiqués pour cet aérodrome dans le *Canada Air Pilot*, sauf s'il a été autorisé par le Ministre à observer des minimums plus faibles et se conforme à l'autorisation délivrée à cet effet.

556. A l'intérieur d'un espace aérien contrôlé, tout vol effectué conformément aux règles de vol aux instruments se poursuivra en conformité de ces règles, quelles que soient les conditions atmosphériques, tant que l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne ne sera pas informé du contraire.

557. The pilot-in-command of an aircraft may elect to conduct a flight under the instrument flight rules in conditions of visibility and distance from cloud equal to or better than VRF minima.

Division V

LIGHTS AND VISUAL SIGNALS

558. In this Division, "visible", in relation to any light or signal, means visible on a dark night in a clear atmosphere.

559. (1) An aircraft in flight or manoeuvring on the ground during the night shall display such lights as the Minister may by order prescribe.

(2) Where an aircraft is parked during the night on the manoeuvring area of an airport and the airport is available for night flying,

(*a*) the aircraft shall

(i) display the lights prescribed pursuant to subsection (1), or

(ii) be clearly illuminated; or

(*b*) the area occupied by the aircraft shall be marked with obstruction lights.

(3) An aircraft on water during the period between sunset and sunrise that is

(*a*) moored, anchored or fastened to any fixed object on the land or in the water at a place other than a place where aircraft are customarily moored, anchored or fastened shall display a white light visible in all directions on the horizon at a distance of at least 2 miles; and

(*b*) under way or manoeuvring shall display

(i) a forward steady red light on the left side and a forward steady green light on the right side of the aircraft projected above and below the horizontal plane of the aircraft through an unobstructed angle from dead ahead to 110 degrees to the left and right and visible at a distance of at least 2 miles, and

(ii) a rear steady white light from a source located as far aft on the aircraft as possible except that where a single source is impracticable two rear steady white lights located as far aft on the aircraft as possible may be displayed; and such rear light or lights shall be projected above and below the horizontal plane of the aircraft rearward through an unobstructed angle of 140 degrees equally distributed on the left and right sides and shall be visible at a distance of at least 2 miles.

(4) No other lights that are likely to be mistaken for the lights prescribed by this section shall be displayed between sunset and sunrise by an aircraft that is on water.

560. Distress and urgency signals shall be given in accordance with such directions as may be issued by the Minister, but nothing in this section shall be held to prevent the use by a member of the flight crew of an aircraft in distress of any means at his disposal to attract attention and to make known the position of the aircraft and obtain help.

557. Le pilote commandant de bord d'un aéronef pourra effectuer, s'il le désire, un vol selon les règles de vol aux instruments dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages égales ou supérieures aux minimums VFR.

Section V

FEUX ET SIGNAUX VISUELS

558. Dans la présente section, l'expression «visible», appliquée à un feu ou à un signal quelconque, signifie visible par nuit noire alors que l'atmosphère est pure.

559. (1) Un aéronef en vol ou manœuvrant au sol, la nuit, doit porter les feux que le Ministre peut prescrire par ordonnance.

(2) Lorsqu'un aéronef est stationné la nuit, sur l'aire de manœuvre d'un aéroport utilisable pour le vol de nuit,

a) l'aéronef doit

(i) porter les feux réglementaires, conformément aux dispositions du paragraphe (1), ou

(ii) être bien éclairé; ou

b) la zone qu'il occupe doit être balisée de feux d'obstacles.

(3) Un aéronef qui se trouve sur un plan d'eau, entre le coucher et le lever du soleil, et

a) qui est amarré, ancré ou attaché à un objet fixe situé à terre ou dans l'eau, à un endroit autre qu'un endroit où des aéronefs sont habituellement amarrés, ancrés ou attachés, doit porter un feu blanc visible de toutes les directions jusqu'à une distance d'au moins 2 milles; et

b) qui est en marche ou manœuvre sur l'eau, doit porter

(i) un feu rouge avant ininterrompu disposé sur le côté gauche et un feu vert avant ininterrompu, disposé sur le côté droit de l'aéronef, émettant chacun au-dessus et au-dessous du plan horizontal, dans un angle de 110 degrés mesuré respectivement vers la gauche et vers la droite de l'aéronef à partir de l'avant; ces feux doivent être visibles à une distance d'au moins 2 milles, et

(ii) un feu blanc ininterrompu, disposé aussi à l'arrière que possible ou, lorsqu'un seul feu ne convient pas, deux feux blancs ininterrompus, disposés aussi à l'arrière que possible; ce(s) feu(x) d'arrière émettra (émettront) au-dessus et au-dessous du plan horizontal, vers l'arrière dans un angle de 140 degrés réparti également à gauche et à droite et devra (devront) être visible(s) à une distance d'au moins 2 milles.

(4) Aucun aéronef se trouvant sur l'eau ne doit porter des feux qui peuvent être confondus avec les feux prescrits par le présent article entre le coucher et le lever du soleil.

560. Les signaux de détresse et d'urgence seront faits en conformité des instructions que pourra donner le Ministre, mais rien dans le présent article ne sera interprété de façon à empêcher un membre de l'équipage de conduite d'un aéronef en détresse de recourir à tous les moyens à sa disposition pour attirer l'attention, faire connaître la position de l'aéronef et demander du secours.

561. No light signal or ground marking for the control of air traffic shall be given or displayed at any airport except by the appropriate air traffic control unit, or, if no such unit is in operation, by a person thereto authorized by the Minister, and no such signal or marking shall be given or displayed except as prescribed by section 562.

562. (1) Directional light signals given to aircraft in flight have the following meanings:

(*a*) a steady green light means "CLEARED TO LAND";

(*b*) a steady red light means "GIVE WAY TO OTHER AIRCRAFT AND CONTINUE CIRCLING";

(*c*) a series of green flashes means "RETURN FOR LANDING", and shall be followed at the proper time by a steady green light; and

(*d*) a series of red flashes means "AIRPORT UNSAFE; DO NOT LAND".

(2) Directional light signals given to aircraft on the manoeuvring area of an airport have the following meanings:

(*a*) a steady green light means "CLEARED FOR TAKE-OFF";

(*b*) a steady red light means "STOP";

(*c*) a series of green flashes means "CLEARED TO TAXI";

(*d*) a series of red flashes means "TAXI CLEAR OF LANDING AREA IN USE"; and

(*e*) a flashing white light means "RETURN TO STARTING POINT ON AIRPORT".

(3) The firing of a red pyrotechnical light, whether by day or by night and notwithstanding any previous instruction, means "DO NOT LAND FOR THE TIME BEING".

(4) A series of projectiles discharged, by day or by night, at intervals of 10 seconds, each showing on bursting, red and green lights or stars, means: "YOU ARE IN THE VICINITY OF A PROHIBITED, DANGER OR RESTRICTED AREA, ALTER COURSE".

(5) Ground markings displayed for the control of air traffic at any aerodrome or other areas on the land or water shall be in accordance with such directions as may be issued by the Minister.

563. The pilot-in-command of an aircraft in respect of which any light signal or ground marking is given or displayed as prescribed by section 562 shall comply with such signal or marking according to its meaning.

PART VI

AIR TRAFFIC CONTROL

600. The Minister may, subject to these Regulations, make such directions as he deems necessary respecting

(*a*) the provision of air traffic control service within such portions of the airspace and at such airports as may be specified by him, and

561. Les signaux lumineux ou marques au sol utilisés à un aéroport pour le contrôle de la circulation aérienne ne seront émis ou disposés que par l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne ou, à défaut, par une personne autorisée à cette fin par le Ministre, et ce, seulement en conformité des dispositions de l'article 562.

562. (1) Les signaux lumineux de direction à donner aux aéronefs en vol auront la signification suivante:

a) un feu vert continu: «VOUS ÊTES AUTORISÉ À ATTERRIR»;

b) un feu rouge continu: «CÉDEZ LE PASSAGE À UN AUTRE AÉRONEF ET RESTEZ DANS LE CIRCUIT»;

c) une série d'éclats verts: «REVENEZ POUR ATTERRIR»; ce signal sera suivi en temps opportun d'un feu vert continu; et

d) une série d'éclats rouges: «AÉROPORT DANGEREUX, N'ATTERRISSEZ PAS».

(2) Les signaux lumineux de direction à donner aux aéronefs, se trouvant sur l'aire de manœuvre d'un aéroport, auront la signification suivante:

a) un feu vert continu: «VOUS ÊTES AUTORISÉ À DÉCOLLER»;

b) un feu rouge continu: «ARRÊTEZ»;

c) une série d'éclats verts: «VOUS ÊTES AUTORISÉ À CIRCULER»;

d) Une série d'éclats rouges: «DÉGAGEZ L'AIRE D'ATTERRISSAGE EN SERVICE»; et

e) Une série d'éclats blancs: «RETOURNEZ À VOTRE POINT DE DÉPART SUR L'AÉROPORT».

(3) Un artifice à feu rouge, lancé de jour ou de nuit, signifie, quelles que soient les instructions antérieures, «N'ATTERRISSEZ PAS POUR LE MOMENT».

(4) De jour ou de nuit, une série de projectiles tirés à des intervalles de 10 secondes et produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts, signifie: «VOUS ÊTES AU VOISINAGE D'UNE ZONE INTERDITE, DANGEREUSE OU RÉGLEMENTÉE, MODIFIEZ VOTRE CAP».

(5) Les marques au sol disposées, pour le contrôle de la circulation aérienne, sur un aérodrome ou sur toute autre aire au sol ou sur l'eau, seront conformes aux instructions données par le Ministre.

563. Le pilote commandant de bord d'un aéronef auquel s'adresse un signal lumineux ou une marque au sol conformes aux dispositions de l'article 562, se conformera au message transmis par ce signal ou cette marque.

PARTIE VI

CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

600. Le Ministre pourra, sous réserve du présent règlement, donner toutes instructions qu'il jugera nécessaires relativement

a) à l'établissement d'un service de contrôle de la circulation aérienne dans les parties de l'espace aérien et aux aéroports qu'il pourra indiquer; et

(*b*) the standards and procedures to be followed in the operation of any air traffic control service or any air traffic control unit.

601. Any person who, by virtue of his employment in association with the movement of air traffic, is under a duty to forward information received by him to an appropriate air traffic control unit shall, immediately upon receipt of the information or as soon thereafter as possible, forward such information to the appropriate air traffic control unit.

PART VII

COMMERCIAL AIR SERVICE OPERATIONS

700. No person shall operate a commercial air service in Canada unless he holds a valid and subsisting certificate issued by the Minister certifying that the holder thereof is adequately equipped and able to conduct a safe operation as an air carrier.

701. Every certificate issued under this Part shall be in such form as the Minister may prescribe and shall contain such special terms and conditions for the safe and proper operation of the service as the Minister deems necessary.

702. No Canadian air carrier that is the holder of a certificate issued under this Part shall operate an aircraft on a commercial air service in Canada unless

(*a*) the aircraft is registered under Part II of these Regulations as a commercial aircraft; or

(*b*) where the aircraft is registered in a contracting state, special permission has been granted by the Minister to use the aircraft on a commercial air service in Canada.

703. Subject to these Regulations, no person shall operate any commercial air service except in accordance with such standards for the safe and proper operation of the service as the Minister may prescribe.

704. The Minister may cancel or suspend an operating certificate where

(*a*) the holder of the operating certificate has failed to conduct the commercial air service in a safe and proper manner or to maintain adequately the equipment required in connection therewith;

(*b*) the operation in respect of which the operating certificate was issued is discontinued; or

(*c*) the Minister, on reasonable grounds, believes the holder of the operating certificate has contravened

(i) any operations specifications,

(ii) any provision of these Regulations, or

(iii) any order or direction made pursuant to these Regulations.

705. Every owner of a commercial aircraft shall make such returns and furnish such particulars to the Minister in connection with the aircraft as the Minister may prescribe.

b) aux standards et procédures à observer dans le fonctionnement de tout service de contrôle de la circulation aérienne ou de tout organe de contrôle de la circulation aérienne.

601. Toute personne qui, étant titulaire d'un emploi en rapport avec le mouvement de la circulation aérienne, a pour mission de transmettre les renseignements qu'elle reçoit de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne, est tenue de s'acquitter de cette obligation dès réception desdits renseignements ou le plus tôt possible après.

PARTIE VII

EXPLOITATION DES SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX

700. Nul n'exploitera au Canada un service aérien commercial à moins d'être titulaire d'un certificat valable et restant en vigueur, délivré par le Ministre et attestant qu'il possède le matériel nécessaire et qu'il est en mesure d'assurer, en qualité de transporteur aérien, un service offrant toute garantie de sécurité.

701. Tout certificat délivré en vertu de la présente partie sera établi dans la forme que le Ministre peut prescrire et contiendra les conditions spéciales que le Ministre jugera nécessaires pour l'exploitation sûre et convenable du service en cause.

702. Aucun transporteur aérien canadien, titulaire d'un certificat délivré en vertu de la présente partie, n'affectera un aéronef à un service aérien commercial au Canada, sauf

a) si l'aéronef a été immatriculé en vertu de la partie II du présent règlement, en tant qu'aéronef commercial; ou

b) si l'aéronef a été immatriculé dans un État contractant, et que le Ministre a accordé une permission spéciale autorisant l'affectation de l'aéronef à un service aérien commercial au Canada.

703. Sous réserve du présent règlement, nul n'exploitera un service aérien commercial si ce n'est en conformité des normes prescrites par le Ministre pour l'exploitation sûre et convenable du service en cause.

704. Le Ministre peut annuler ou suspendre un certificat d'exploitation

a) si le titulaire a négligé d'assurer un service aérien commercial sûr et approprié ou d'entretenir convenablement le matériel nécessaire à l'exploitation du service;

b) si le service concerné est interrompu; ou

c) si le Ministre, pour des motifs raisonnables, estime que son titulaire a enfreint

(i) toute condition d'exploitation,

(ii) le règlement, ou

(iii) toute ordonnance ou directive publiée en vertu du règlement.

705. Tout propriétaire d'un aéronef commercial devra, relativement à cet aéronef, dresser tous relevés et fournir tous détails que le Ministre pourra exiger.

706. (1) Every operator of a commercial air service shall permit a person authorized by the Minister, when required by that person, to have access to and to inspect and examine all parts of the premises, aircraft and equipment used in such commercial air service, including aircraft when in flight whether on scheduled or non-scheduled commercial flights or otherwise.

(2) The Minister may make such inquiries into the manner of conducting any commercial air service as he deems necessary for purposes of this Part.

706. (1) Sur demande d'une personne autorisée par le Ministre, l'exploitant d'un service aérien commercial permettra à cette personne l'accès, aux fins d'inspection et d'examen, de toutes parties des locaux, aéronefs et équipements servant à l'exploitation de ce service aérien commercial, y compris les aéronefs en vol effectuant un vol commercial à horaire fixe, sans horaire fixe ou autre.

(2) Pour l'application de la présente partie, le Ministre pourra faire toute enquête qu'il jugera nécessaire sur la manière dont un service aérien commercial est exploité.

PART VIII

Division I

MISCELLANEOUS PROVISIONS

800. (1) Explosives and other dangerous articles or substances shall not be carried on board any aircraft except as authorized by the Minister.

(2) No person shall send or take upon an aircraft any explosives or other dangerous articles or substances without distinctly marking their nature on the outside of the containers thereof or otherwise giving notice thereof to the person in charge of the aircraft, or the person whose duty it is to receive such goods on board.

(3) Subsections (1) and (2) do not apply in respect of explosives or other dangerous articles or substances necessary for the operation of the aircraft or for the safety of crew members or passengers on board.

(4) The pilot-in-command of an aircraft shall, if practicable, advise the appropriate air traffic control unit when explosives or other dangerous articles or substances are carried on board the aircraft.

801. No weapons, ammunition or other equipment designed for use in warfare shall be carried on board an aircraft unless that aircraft is registered under Part II of these Regulations or the Minister has authorized the carriage of such equipment.

802. No prisoner or other person held in custody or under restraint by any authority shall be transported by an air carrier unless escorted by such number of qualified attendants provided by that authority as the authority and air carrier deem necessary to maintain custody and control of the prisoner or other person during the flight.

803. The engine or engines of any aircraft shall not be

(*a*) started unless the pilot's seat is occupied by a person competent to control the aircraft or unless the aircraft is prevented from moving forward; or

(*b*) left running unless the pilot's seat is occupied by a person competent to control the aircraft.

804. No person shall take off from or land at an aerodrome at night with an aircraft unless the aerodrome is lighted as prescribed pursuant to section 311.

PARTIE VIII

Section I

DISPOSITIONS DIVERSES

800. (1) Il est interdit de transporter à bord d'un aéronef, sans l'autorisation du Ministre, des explosifs ou d'autres matières ou articles dangereux.

(2) Nul ne pourra envoyer ni prendre à bord d'un aéronef des explosifs ou autres matières ou articles dangereux sans en indiquer clairement la nature sur l'emballage extérieur, ou sans en avertir d'autre manière le responsable de l'aéronef ou la personne chargée de la réception de ces marchandises à bord.

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas dans le cas d'explosifs ou d'autres matières ou articles dangereux nécessaires à l'exploitation de l'aéronef ou à la sécurité de l'équipage ou des passagers.

(4) Le pilote commandant de bord d'un aéronef avertira, si possible, l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé lorsque l'aéronef transportera des explosifs ou d'autres matières ou articles dangereux.

801. Ni armes, ni munitions, ni autre matériel conçu pour usage militaire ne seront transportés à bord d'un aéronef à moins que cet aéronef ne soit immatriculé en vertu de la partie II du présent règlement ou que le Ministre n'ait autorisé le transport de ce matériel.

802. Aucun prisonnier ni aucune autre personne en état d'arrestation ou détenue par une autorité ne doit être véhiculée par un transporteur aérien sans être escortée par le nombre de personnes compétentes, assuré par cette autorité, et que cette dernière et le transporteur aérien jugent nécessaire pour maintenir en état d'arrestation et de garde à vue pendant la durée du vol.

803. Le moteur ou les moteurs d'un aéronef seront mis en marche,

a) seulement lorsque le siège du pilote sera occupé par une personne parfaitement en mesure de maîtriser cet aéronef ou que cet aéronef sera empêché d'avancer,

b) ou ne seront laissés en marche que si le siège du pilote est occupé par une personne parfaitement en mesure de maîtriser l'aéronef.

804. Nul ne pourra décoller d'un aérodrome ou y atterrir de nuit si ledit aérodrome n'est pas éclairé conformément à l'article 311.

805. (1) The pilot-in-command of an aircraft who is given a signal to land, in a form prescribed by the Minister, or given any instruction to land shall, subject to any direction given by any air traffic control unit, forthwith land the aircraft in accordance with the signal or instruction.

(2) For the purpose of subsection (1), a signal or instruction to land may be given by a peace officer, an officer of customs or immigration, an officer of the Canadian Forces acting within the scope of his duty or any person thereto authorized by the Minister.

(3) No person shall give any signal or instruction to land as provided in subsection (1) without good and sufficient cause, and for the purposes of any prosecution for a contravention of the provisions of this subsection the onus of proof that he had such good and sufficient cause is on the person accused of such contravention.

806. The owner or operator of an aircraft shall, upon notice by mail to his registered address given by the Minister, advise the Minister as to where the aircraft is then stationed and whether or not it is then in a serviceable condition.

807. The owner or operator of any aircraft shall, upon reasonable notice given to him by the Minister, make available such aircraft for inspection in accordance with the notice.

808. Every person who

(*a*) is the holder of any licence, certificate or permit issued under these Regulations,

(*b*) is the owner, operator or pilot-in-command of any aircraft in respect of which any certificate, log book or other document is kept, or

(*c*) has in his possession any licence, certificate or permit issued under these Regulations or any log book or other document relating to any aircraft or commercial air service,

shall, upon demand,

(*d*) produce the licence, certificate, permit, log book or other document, as the case may be, for inspection by a peace officer, officer of customs or immigration or any person thereto authorized by the Minister; or

(*e*) surrender the licence, certificate, permit, log book or other document, as the case may be, to a peace officer or any person thereto authorized by the Minister.

809. Where any licence, certificate, permit or other document issued under these Regulations has been cancelled or suspended, the person to whom it was issued shall forthwith return it to the Minister.

810. The Minister may withhold the issue of any licence, certificate, permit or other document under these Regulations if, in his opinion, the issue thereof is not in the public interest.

811. (1) No person shall knowingly

(*a*) use, deal with or act upon any licence, certificate, permit or other document issued under these Regulations that has

805. (1) Tout pilote commandant de bord d'un aéronef à qui est donné le signal d'atterrir, dans une forme prescrite par le Ministre, ou qui reçoit ordre d'atterrir est tenu, sous réserve des instructions qu'il peut recevoir d'un organe du contrôle de la circulation aérienne, d'atterrir immédiatement en se conformant au signal ou à l'ordre qui lui a été donné.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), un signal ou un ordre d'atterrir pourra émaner d'un agent de la paix, d'un agent de douane ou d'immigration, d'un officier des Forces canadiennes agissant dans le cadre de ses fonctions ou de toute personne autorisée à cette fin par le Ministre.

(3) Nul ne pourra donner un signal ou un ordre prévu au paragraphe (1) sans raison valable et suffisante et, aux fins de toute poursuite intentée en cas de contravention des dispositions du présent paragraphe, il incombera à la personne accusée d'une telle contravention de prouver qu'elle avait une raison valable et suffisante de donner le signal ou l'ordre en question.

806. Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef devra, sur un avis du Ministre envoyé par la poste à son adresse enregistrée, informer le Ministre du lieu où l'aéronef est stationné et lui faire savoir si celui-ci est en état de servir.

807. Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef devra, sur préavis raisonnable émanant du Ministre, présenter cet aéronef à l'inspection en conformité dudit préavis.

808. Quiconque

a) est titulaire d'une licence, d'un certificat ou d'un permis délivré en vertu du présent règlement,

b) est propriétaire, exploitant ou pilote commandant de bord d'un aéronef à l'égard duquel est conservé un certificat, un livre de bord ou autre document, ou

c) a en sa possession une licence, un certificat ou un permis délivré en vertu du présent règlement, ou un livre de bord ou autre document relatif à un aéronef ou à un service aérien commercial,

devra, sur demande,

d) soit soumettre la licence, le certificat, le permis, le livre de bord ou autre document en question, suivant le cas, à l'examen d'un agent de la paix, d'un agent de douane ou d'immigration ou de toute personne autorisée par le Ministre; ou

e) soit remettre la licence, le certificat, le permis, le livre de bord ou autre document en question, suivant le cas, à un agent de la paix ou à toute personne autorisée par le Ministre.

809. Si une licence, un certificat, un permis ou autre document délivré en vertu du présent règlement a été annulé ou suspendu, la personne à qui il avait été délivré devra le renvoyer immédiatement au Ministre.

810. Le Ministre pourra refuser la délivrance de toute licence, certificat, permis ou autre document prévu au présent règlement si, à son avis, cette délivrance n'est pas dans l'intérêt du public.

811. (1) Nul ne pourra, sciemment,

a) utiliser une licence, un certificat, un permis ou autre document qui, ayant été délivré en vertu du présent règle-

been cancelled or suspended, or to which, by these Regulations, he is not entitled;

(*b*) lend any licence, certificate, permit or other document issued under these Regulations to any person who, by these Regulations, is not entitled thereto, or allow any such person to use any such licence, certificate, permit or other document;

(*c*) make or assist in making or procure the making of any false representations for the purpose of obtaining for himself or any other person the issuance of a certificate, permit or other document issued under these Regulations; or

(*d*) mutilate, alter or render illegible any licence, certificate, permit or other document issued under these Regulations.

ment, aura été annulé ou suspendu, ou auquel ce règlement ne lui donne pas droit, non plus qu'il ne pourra en disposer ni s'en autoriser pour quoi que ce soit;

b) prêter une licence, un certificat, un permis ou autre document délivré en vertu du présent règlement à une personne qui n'y a pas droit en vertu de ce règlement, ni laisser une telle personne l'utiliser;

c) faire, aider à faire ou procurer les moyens de faire de fausses déclarations en vue d'obtenir, pour soi-même ou pour un tiers, la délivrance d'un certificat, d'un permis ou de tout autre document délivré en vertu du présent règlement; ni

d) mutiler, falsifier ou rendre illisible une licence, un certificat, un permis ou autre document délivré en vertu du présent règlement.

(2) No person shall knowingly mutilate, alter or render illegible any log book or any entry made therein, or make, procure or assist in the making of any false entry in or omission from any log book, nor shall any person knowingly destroy any log book during the period for which it is required by these Regulations to be kept.

(2) Nul ne pourra sciemment mutiler, falsifier ou rendre illisible un livre de bord ou une inscription y contenue, ni faire, aider à faire ou faire faire une fausse inscription ou une omission dans un livre de bord. Nul ne pourra non plus sciemment détruire un livre de bord au cours de la période pendant laquelle le présent règlement oblige à conserver ce livre de bord.

812. (1) Where the owner or operator of an aircraft receives or is informed of a threat considered to be against the safety of a specific aircraft or flight, he shall immediately take all such measures as are reasonably necessary to ensure the safety of the aircraft and the protection of the passengers and crew members, including

(*a*) in every case, advising the appropriate police and aerodrome authorities and the pilot-in-command of the aircraft of the circumstances of the threat; and

(*b*) in the case where the aircraft is on the ground, ensuring that

(i) the aircraft is moved to a place of safety on the aerodrome, as directed by the aerodrome authorities, and

(ii) the aircraft, the passengers and their personal belongings and the baggage, goods and cargo on board the aircraft are examined.

812. (1) Lorsqu'il reçoit une menace jugée susceptible de porter atteinte à la sécurité d'un aéronef ou d'un vol particulier, ou qu'il en est informé, le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef doit immédiatement prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité de l'aéronef et la protection des passagers et des membres d'équipage, notamment

a) en avisant dans tous les cas la police et les responsables de l'aérodrome concernés ainsi que le pilote commandant de bord de l'aéronef, des circonstances de la menace; et

b) en s'assurant, dans le cas où l'aéronef se trouve au sol, que

(i) l'aéronef est conduit en un lieu sûr de l'aérodrome, selon les directives des responsables de l'aérodrome, et

(ii) l'aéronef, les passagers, leurs effets personnels et leurs bagages, les marchandises et la cargaison se trouvant à bord de l'aéronef, sont examinés.

(2) Where an aircraft is being operated on the ground, the pilot-in-command shall comply with any direction given pursuant to subparagraph (1)(*b*)(i), unless such compliance would be likely to endanger the safety of the passengers, crew members or aircraft.

(2) Lorsqu'un aéronef est manœuvré au sol, le pilote commandant de bord doit se conformer à toute directive donnée en vertu du sous alinéa (1)*b*)(i), à moins que cela ne soit susceptible de compromettre la sécurité des passagers, des membres d'équipage ou de l'aéronef.

813. Where the Minister has reason to believe, upon complaint or otherwise, that an aircraft within Canada is intended or is about to proceed upon a flight in contravention of these Regulations or while in a condition unfit for flight, he may make such directions and take such action by way of the provisional detention of the aircraft or otherwise as he deems necessary, for the purpose of causing the circumstances relating to the flight to be investigated, or the aircraft to be detained until such time as he is satisfied that the Regulations are being complied with or until such alterations or repairs as he deems necessary to render the aircraft fit for flying have been made.

813. Si le Ministre a lieu de croire, par suite de plaintes ou pour d'autres raisons, qu'un aéronef se trouvant au Canada doit entreprendre ou est sur le point d'effectuer un vol en violation du présent règlement ou en mauvais état de service, il pourra donner des instructions et prendre, par voie de détention provisoire de l'aéronef ou autrement, les mesures qu'il jugera nécessaires pour lui permettre de faire mener une enquête sur les circonstances relatives au vol projeté, ou encore il pourra faire retenir l'aéronef jusqu'à ce qu'il ait pu s'assurer que le règlement est respecté ou jusqu'à exécution des modifications ou réparations qu'il estime nécessaires à la restauration de la navigabilité de l'aéronef.

814. No person shall wilfully obstruct or impede any person in the execution of his powers or duties under these Regulations.

815. Neglect on the part of any person to whom any licence, certificate or permit has been issued under these Regulations of any precaution that may be required by the ordinary practice of the air or by the special circumstances of the case, or the contravention of these Regulations or any direction of the Minister thereunder by any such person, is cause for the suspension of such licence, certificate or permit.

816. Failure on the part of any person to whom any licence, certificate or permit has been issued under these Regulations to observe or comply with the conditions upon which such licence, certificate or permit was issued shall be deemed to constitute a contravention of these Regulations by such person.

817. Every person who

(*a*) flies or manoeuvres or otherwise uses or operates any aircraft contrary to the provisions of these Regulations or any direction of the Minister thereunder,

(*b*) uses or operates any aerodrome contrary to the provisions referred to in paragraph (*a*),

(*c*) is a party to any act described in paragraph (*a*) or (*b*),

(*d*) is the owner or operator or the pilot-in-command of any aircraft by means of which any act described in paragraph (*a*) is committed, or

(*e*) is the operator of any aerodrome in respect of which any act described in paragraph (*b*) is committed,

shall be deemed to have contravened the provision so referred to unless, in any prosecution for such contravention, he establishes that the act so described took place without his knowledge or consent or that he exercised all due diligence to prevent its commission.

818. (1) In complying with these Regulations due regard shall be had to all dangers of navigation and of possible collision, and to any special circumstances rendering non-compliance therewith necessary to avoid immediate danger.

(2) In any prosecution for a contravention of these Regulations or any direction of the Minister thereunder, it is a good defence if the person charged therewith establishes that the contravention took place due to stress of weather or other unavoidable cause as contemplated by this section.

819. Nothing in these Regulations shall be held to relieve the owner, operator or flight crew member of an aircraft of the consequences of any neglect in the use of lights or signals, or of any neglect to keep a proper lookout, or of neglect of any precaution that is required by the ordinary practice of the air or by the special circumstances of the case.

820. Before any licence, certificate or permit is issued or any endorsement or validation made pursuant to these Regulations, the applicant therefor shall remit to the Minister the appropriate fee set out in the schedule.

814. Il est interdit de gêner ou d'entraver à dessein une personne dans l'exercice des pouvoirs ou fonctions que lui confère le présent règlement.

815. Quiconque est titulaire, en vertu du présent règlement, d'une licence, d'un certificat ou d'un permis, et néglige de prendre les précautions qu'imposent la pratique courante de l'aviation ou certaines circonstances particulières, ou enfreint le présent règlement ou les instructions données par le Ministre en vertu de ce règlement, s'expose à la suspension dudit certificat, licence ou permis.

816. Quiconque est titulaire, en vertu du présent règlement, d'une licence, d'un certificat ou d'un permis mais n'en observe pas les conditions, est censé commettre une infraction à ce règlement.

817. Quiconque

a) pilote ou manœuvre, ou utilise ou exploite de quelque autre façon un aéronef en violation des dispositions du présent règlement ou des instructions données par le Ministre en vertu de ce règlement,

b) utilise ou exploite un aérodrome en violation des dispositions mentionnées à l'alinéa *a*),

c) prend part à un acte mentionné à l'alinéa *a*) ou *b*),

d) est le propriétaire, l'exploitant ou le pilote commandant de bord d'un aéronef qui sert à commettre l'un des actes mentionnés à l'alinéa *a*), ou

e) est l'exploitant d'un aérodrome relativement auquel est commis l'un des actes mentionnés à l'alinéa *b*),

est censé avoir contrevenu aux dispositions mentionnées ci-dessus, à moins qu'il ne prouve, en cas de poursuite pour une telle contravention, que l'action en cause a été faite à son insu ou sans son consentement, ou qu'il a fait tout ce qui était en son pouvoir pour en prévenir l'accomplissement.

818. (1) Pour l'observation du présent règlement, il sera tenu compte de tous les dangers que comportera la navigation et des possibilités de collision, ainsi que de toutes circonstances particulières pouvant nécessiter une dérogation à ce règlement en vue d'éviter un danger immédiat.

(2) Dans toute poursuite intentée pour infraction au présent règlement ou aux instructions données par le Ministre en vertu de ce règlement la preuve, faite par l'accusé, qu'une telle infraction est attribuable au mauvais temps ou à une autre cause inévitable visée au présent article, constituera une bonne défense.

819. Aucune des dispositions du présent règlement n'exonérera le propriétaire, l'exploitant ou les membres de l'équipage de conduite d'un aéronef des conséquences de toute négligence dans l'emploi des feux ou signaux, dans l'exercice de la vigilance nécessaire ou dans l'observation des précautions requises par la pratique courante de l'aviation ou certaines circonstances particulières.

820. Avant qu'une licence, un certificat ou un permis puissent être délivrés, ou qu'une annotation ou une validation puissent être faites en vertu du présent règlement, le requérant doit faire remise au Ministre du droit approprié établi dans l'annexe.

821. No photograph shall be taken from an aircraft of any penitentiary as defined in the *Penitentiary Act*, except with the permission of the Minister.

822. All crew members shall, during flight time, be responsible to and obey the orders, instructions and commands of the pilot-in-command or such person as the pilot-in-command may authorize on his behalf.

823. (1) In this section, "intoxicating liquor" means any fermented, spiritous, beer or malt liquor or combination of such liquors that contain more than 2 1/2 per cent proof spirits.

(2) No person on board an aircraft shall consume an intoxicating liquor or any beverage containing an intoxicating liquor unless the intoxicating liquor or beverage has been provided to that person by the owner or operator of the aircraft.

(3) No person on board an aircraft shall provide an intoxicating liquor or beverage containing an intoxicating liquor to any person on board that aircraft who is or appears to be intoxicated.

824. No person shall have in his possession any weapon while on board an aircraft, if that aircraft is of 12,500 pounds gross allowable weight or more and is engaged in the transportation of passengers on a unit toll basis, unless

(*a*) that person is

(i) a peace officer within the meaning of the *Criminal Code*,

(ii) an officer of Her Majesty, or

(iii) an employee of the owner or operator of the aircraft,

authorized to carry such a weapon in the performance of his duties as such officer or employee; or

(*b*) the weapon is a firearm that has been rendered inoperative prior to being carried on board the aircraft and cannot be rendered operative while on board the aircraft.

Division II

Certificates, Licences, Manuals, Logs and Records

825. No person shall fly an aircraft unless there is carried on board the aircraft

(*a*) the licences or permits of all members of the flight crew;

(*b*) the certificate of registration and the certificate of airworthiness or flight permit relating to the aircraft;

(*c*) the licence for the radio apparatus in the aircraft and the certificate of proficiency of the operator of the apparatus issued under the *Radio Act*; and

(*d*) unless otherwise authorized by the Minister, a journey log relating to the aircraft.

826. (1) Every owner of an aircraft registered under these Regulations shall maintain for that aircraft an aircraft journey log and an aircraft technical log.

821. Il ne sera pris aucune photographie à bord d'un aéronef d'un pénitencier entendu selon la définition qu'en donne la *Loi sur les pénitenciers*, à moins d'une permission du Ministre.

822. Tous les membres de l'équipage d'un aéronef relèveront, pendant le temps de vol de cet aéronef, du pilote commandant de bord ou de toute personne que le pilote commandant de bord pourra autoriser à agir en son nom, et ils devront obéir aux ordres, instructions et commandements dudit commandant de bord ou de ladite personne.

823. (1) Au présent article, l'expression «boissons enivrantes» désigne les boissons fermentées, les boissons alcooliques et les bières, ou toute combinaison de ces boissons, ayant une teneur en alcool de plus de 2 1/2 pour cent.

(2) Nul ne peut, à bord d'un aéronef, consommer des boissons enivrantes ni aucun breuvage contenant des boissons enivrantes à moins qu'elles ne lui aient été fournies par le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef.

(3) Nul ne peut, à bord d'un aéronef, fournir des boissons enivrantes ou des breuvages contenant des boissons enivrantes à une personne qui, à bord de cet aéronef, est en état d'ivresse ou semble l'être.

824. Nul ne peut avoir une arme en sa possession pendant qu'il est à bord d'un aéronef ayant un poids brut admissible de 12,500 livres ou plus et effectuant le transport de passagers sur une base de taxes unitaires,

a) sauf le cas

(i) d'un agent de la paix aux termes du *Code criminel*,

(ii) d'un fonctionnaire de Sa Majesté,

(iii) d'un employé du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef,

autorisé à porter une arme dans l'exercice de ses fonctions, en sa qualité de fonctionnaire ou d'employé;

b) à moins qu'il ne s'agisse d'une arme à feu rendue inutilisable avant l'embarquement et ne pouvant être remise en état de service pendant qu'elle se trouve à bord.

Section II

Certificats, Licences, Manuels, Livres de bord et Archives

825. Nul ne pilotera un aéronef à moins que ne se trouvent à bord de cet aéronef

a) les licences ou permis de tous les membres de l'équipage de conduite;

b) le certificat d'immatriculation et le certificat de navigabilité ou le permis de vol se rapportant à cet aéronef;

c) la licence relative à l'appareil radio de l'aéronef et le certificat de compétence de l'opérateur de l'appareil, délivrés en vertu de la *Loi sur la radio*; et

d) sauf autorisation contraire du Ministre, un carnet de route relatif à l'aéronef.

826. (1) Tout propriétaire d'un aéronef immatriculé aux termes du présent règlement doit tenir, pour cet aéronef, un carnet de route d'aéronef et un livret technique d'aéronef.

(2) The Minister may, by order, prescribe the form of the aircraft journey log and the aircraft technical log to be maintained pursuant to subsection (1) and the particulars to be entered in such logs.

827. Every entry in a log maintained pursuant to section 826 shall be made accurately and in ink by a competent person and signed by that person as soon as possible after the events they record.

828. No person shall alter or erase an entry made in a log maintained pursuant to section 826, tear or remove any leaf therefrom or otherwise deface or destroy the log.

829. Every owner of an aircraft shall preserve each log maintained for an aircraft pursuant to section 826 for a period of not less than two years after,

(*a*) in the case of an aircraft journey log, the date of the last entry in the log; or

(*b*) in the case of a technical log, the date upon which the aircraft is destroyed or permanently withdrawn from use.

830. Every owner of an aircraft shall, on the first page of every log taken into use to replace another log, enter the last two entries from the log so replaced.

831. In any prosecution for a contravention of these Regulations or any direction of the Minister thereunder, an entry in any log book is, as against the person who made the entry and the owner and operator of the aircraft to which the log book relates, *prima facie* proof of the truth of the statements contained therein.

Division III

AIRCRAFT ACCIDENT INVESTIGATION

832. (1) Where an aircraft accident occurs, the pilot-in-command and the operator of the aircraft involved shall, as soon as possible thereafter and by the quickest means of communication available, report to the Minister the date and place of the accident and such other particulars thereof as the Minister may direct.

(2) Where an aircraft is missing on a flight, the owner and the operator of the aircraft shall, by the quickest means of communication available, notify the Minister in accordance with any direction of the Minister in that behalf.

(3) Performance by any person of any duty imposed by this section to report an aircraft accident or to notify the Minister of any aircraft missing on a flight relieves any other person from the obligation to perform the duty so imposed.

833. (1) No person shall displace, move or interfere with an aircraft involved in an aircraft accident or the contents of any such aircraft, without first having obtained permission to do so from the Minister, except that the aircraft or any part or contents thereof may be displaced or moved as may be necessary to extricate any person, to prevent destruction by fire or other cause or to avoid danger to any person or property.

(2) Le Ministre peut, par ordonnance, prescrire la forme que doivent revêtir le carnet de route et le livret technique d'aéronef qu'il est prescrit de tenir par le paragraphe (1), ainsi que les indications qui doivent y être consignées.

827. Toutes les inscriptions aux livres de bord tenus en application de l'article 826 seront faites avec précision et à l'encre par une personne compétente et signées par cette personne le plus tôt possible après les faits qu'elle rapporte.

828. Nul ne peut altérer ou effacer une inscription faite dans un livre de bord tenu en application de l'article 826, ni déchirer ou enlever une feuille d'un tel livre, ni détériorer ou détruire ce livre d'aucune autre façon.

829. Tout propriétaire d'aéronef conservera chaque livre de bord tenu en application de l'article 826 pendant une période d'au moins deux ans à compter

a) dans le cas d'un carnet de route d'aéronef, de la date de la dernière inscription qui y aura été faite; ou

b) dans le cas d'un livret technique, de la date à laquelle l'aéronef aura été détruit ou désaffecté définitivement.

830. Tout propriétaire d'aéronef devra reporter, sur la première page de tout nouveau livre de bord destiné à en remplacer un autre, les deux dernières inscriptions du livre précédent.

831. En cas de poursuite pour contravention au présent règlement ou aux instructions données par le Ministre en vertu dudit règlement, une inscription au livre de bord constitue, à l'égard de la personne qui l'a effectuée ainsi que du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef auquel se rapporte ce livre de bord, un commencement de preuve de la véracité des déclarations qui y sont contenues.

Section III

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION

832. (1) Lorsqu'un accident d'aviation se produit, le pilote commandant de bord et l'exploitant de l'aéronef en cause doivent, le plus tôt possible après l'accident et par le plus rapide moyen de communication disponible, informer le Ministre de la date et du lieu de l'accident et lui fournir les autres détails qu'il peut exiger.

(2) Lorsqu'un aéronef est porté disparu au cours d'un vol, le propriétaire et l'exploitant de l'aéronef doivent, par le plus rapide moyen de communication disponible, en informer le Ministre conformément aux instructions de celui-ci.

(3) Lorsqu'une personne s'acquitte de l'obligation que lui impose le présent article de signaler tout accident d'aviation ou d'informer le Ministre de la disparition de tout aéronef au cours d'un vol, toute autre personne à qui incombait cette même obligation s'en trouve dégagée.

833. (1) Nul ne déplacera un aéronef impliqué dans un accident d'aviation, ou le contenu de cet aéronef, ni ne touchera à un tel aéronef ou à son contenu, sans avoir au préalable obtenu à cette fin la permission du Ministre; toutefois, l'aéronef, une partie de l'aéronef ou son contenu pourront être déplacés dans la mesure où ce sera nécessaire pour en retirer des personnes, pour empêcher la destruction par le feu ou d'autres causes ou pour éviter que des personnes ou des biens ne se trouvent en danger.

(2) Subject to subsection (1), no person shall interfere with or otherwise disturb an aircraft accident site.

(3) Where an aircraft is to be displaced or moved pursuant to subsection (1), the person directing or otherwise supervising or arranging the action shall, to the fullest extent possible in the circumstances and prior to the moving of the aircraft, wreckage, aircraft contents or the disturbance of the site, record by means of a diagram, photographs and notes, the condition of the aircraft, aircraft contents and aircraft accident site.

834. (1) Where an aircraft accident occurs, the operator or his representative shall, to the fullest extent possible, preserve and protect

(*a*) the wreckage of the aircraft, its contents and the aircraft accident site until such time as an aircraft accident investigator arrives to take charge or otherwise authorizes the release of the wreckage of the aircraft, its contents and the aircraft accident site,

(*b*) the flight data and cockpit voice recorders and the information recorded therein, and

(*c*) all other records and documents and all materials pertaining to

(i) the flight during which the accident occurred,

(ii) the crew members involved, and

(iii) the aircraft, its contents and components,

and shall surrender the data, recorders, information, records, documents and materials referred to in paragraphs (*b*) and (*c*) to an aircraft accident investigator on demand.

835. (1) The Minister may designate a person as an aircraft accident investigator to investigate any aircraft accident.

(2) In respect of any aircraft accident, an aircraft accident investigator shall have the authority

(*a*) to enter the aircraft accident site whether it is located on private or public property and make any necessary arrangement for

(i) the protection of the aircraft accident site, and

(ii) the control of access of all persons to the aircraft accident site;

(*b*) to examine, preserve, remove, test or arrange for the testing of any part of the wreckage or its contents and any marks made by the aircraft;

(*c*) to require the performance of autopsies on flight crew members and passengers and to require such other medical examination of human remains as he deems necessary and, for this purpose, to arrange for the transportation of human remains to appropriate facilities;

(*d*) to enter the premises of the owner, manufacturer, repairer, servicer or operator of any aircraft, aircraft engine or component of any aircraft or aircraft engine involved in an aircraft accident, to inspect the premises including any equipment, stock or records found therein and to take possession of samples thereof; and

(2) Sous réserve des dispositions du paragraphe (1), nul ne dérangera quoi que ce soit à l'endroit d'un accident d'aviation.

(3) Lorsqu'un aéronef doit être déplacé en vertu des dispositions du paragraphe (1), la personne qui dirige, surveille ou organise l'opération devra, dans la plus grande mesure possible compatible avec les circonstances, et avant le déplacement de l'aéronef, des débris ou du contenu de l'aéronef, ou le dérangement de quoi que ce soit à l'endroit de l'accident d'aviation, faire des diagrammes, prendre des photographies ou rédiger des notes rendant compte de l'état de l'aéronef, de son contenu et de l'endroit de l'accident d'aviation.

834. (1) Lorsqu'un accident d'aviation se produit, l'exploitant ou son représentant conservera intact et protégera, dans la mesure du possible,

a) l'aéronef et son contenu ou les débris, ainsi que l'endroit de l'accident d'aviation, jusqu'à ce qu'un enquêteur sur les accidents d'aviation arrive sur les lieux pour se charger de l'enquête ou qu'il accorde mainlevée sur l'aéronef et son contenu ou les débris et sur l'endroit de l'accident d'aviation,

b) les enregistreurs des données de vol et des conversations dans le poste de pilotage ainsi que les renseignements qui y sont enregistrés, et

c) tous les autres registres et documents et tous les éléments d'information concernant

(i) le vol au cours duquel l'accident s'est produit,

(ii) les membres d'équipage en cause, et

(iii) l'aéronef, son contenu et ses parties constituantes,

et remettra, sur demande, à un enquêteur sur les accidents d'aviation, les données, les enregistreurs, les renseignements, les registres, les documents et les éléments d'information mentionnés aux alinéas *b*) et *c*).

835. (1) Le Ministre pourra désigner une personne comme enquêteur sur les accidents d'aviation aux fins d'enquêter sur tout accident d'aviation.

(2) Dans le cas de tout accident d'aviation, un enquêteur sur les accidents d'aviation sera autorisé

a) à accéder à l'endroit d'aviation, que cet endroit se trouve sur une propriété privée ou publique, et à prendre les dispositons nécessaires pour assurer

(i) la protection de l'endroit de l'accident d'aviation, et

(ii) le contrôle de l'accès de toute personne à l'endroit de l'accident d'aviation;

b) à examiner, à conserver, à enlever, à soumettre ou faire soumettre à des essais toute partie de l'aéronef ou de son contenu et toutes traces laissées par l'aéronef;

c) à faire faire l'autopsie des membres de l'équipage de conduite et des passagers et à faire effectuer tout autre examen médical des restes humains qu'il juge nécessaire et, à cette fin, à faire transporter ces restes à des endroits appropriés;

d) à pénétrer dans les locaux du propriétaire, du constructeur, de l'exploitant ou du préposé aux réparations ou au service de tout aéronef ou de tout moteur d'aviation impliqué dans un accident d'aviation, ou de toute partie d'un tel aéronef ou d'un tel moteur d'aviation, à inspecter les locaux,

(*e*) to take statements and hear and receive evidence upon oath or otherwise.

836. (1) An aircraft accident investigator may, by writing under his hand, require any person to attend and give evidence before him.

(2) Every person required to give evidence before an aircraft accident investigator in the manner prescribed in subsection (1) shall attend and give evidence upon being so required.

(3) Any person who attends and gives evidence before an aircraft accident investigator pursuant to this section is entitled to be paid

(*a*) reasonable travelling and living expenses incurred by him in so attending and giving evidence; and

(*b*) the witness fees prescribed in the tariff of fees in use in the superior courts of the province in which his evidence is given.

837. An accident to a foreign aircraft that occurs in Canada or the waters of Canada, shall be investigated and the provisions of Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation shall apply to the investigation except for and to the extent of any differences to Annex 13 that may be filed with the International Civil Aviation Organization by Canada.

Division IV

OTHER PROVISIONS

838. A reference in these Regulations to the Minister includes, in relation to any particular power, duty or function of the Minister under these Regulations, a reference to any person authorized by the Minister to exercise or perform such power, duty or function.

y compris tout équipement, tout stock ou tous registres qui s'y trouvent, et à prendre possession d'échantillons; et

e) à recueillir des déclarations et à entendre et recevoir des témoignages donnés sous serment ou autrement.

836. (1) Un enquêteur sur les accidents d'aviation peut, par un écrit de sa main, enjoindre à toute personne de se présenter et de témoigner devant lui.

(2) Toute personne à qui il èst enjoint, de la manière prescrite au paragraphe (1), de témoigner devant un enquêteur sur les accidents d'aviation devra dès lors se présenter et témoigner.

(3) Quiconque se présente et témoigne devant un enquêteur sur les accidents d'aviation en conformité du présent article a droit au paiement

a) des frais de déplacement et de subsistance raisonnables qu'il a subis pour se présenter et témoigner; et

b) des honoraires de témoin fixés par le tarif des honoraires en usage dans les cours supérieures de la province dans laquelle il témoigne.

837. Il sera fait enquête sur les accidents survenant à des aéronefs étrangers soit au Canada, soit dans les eaux du Canada. Les dispositions de l'annexe 13 à la Convention relative à l'Aviation civile internationale s'appliqueront à l'enquête, sauf dans la mesure où des différences par rapport à l'annexe 13 pourront avoir été notifiées par le Canada à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Section IV

AUTRES DISPOSITIONS

838. Dans le présent règlement, toute mention du Ministre relative à l'exercice par lui de quelque pouvoir, fonction ou attribution comprend toute personne que le Ministre peut autoriser à exercer semblable pouvoir, fonction ou attribution.

SCHEDULE

(s. 820)

FEES

Document or Service for which Fee is Payable	Amount of Fee
1. Issue of a student pilot permit, student glider pilot permit, student gyroplane pilot permit, student free balloon pilot permit or a private pilot permit (tourist)	$6.00
2. Issue of a private pilot licence, glider pilot licence, gyroplane pilot licence or free balloon pilot licence	10.00
3. Issue of a commercial pilot licence, aircraft maintenance engineer licence, air traffic controller licence or flight engineer licence	15.00
4. Issue of a senior commercial pilot licence, airline transport pilot licence or flight navigator licence	20.00
5. Issue of a temporary personnel licence	5.00
6. Re-issue of a personnel licence	5.00
7. Replacement of a personnel licence declared lost	10.00
8. Validation of a personnel licence issued by a contracting state	10.00
9. Extension or renewal of a personnel licence or permit issued or validated under these Regulations	5.00
10. Endorsement of a pilot licence, flight engineer licence, flight navigator licence or air traffic controller licence for additional privileges	5.00
11. Endorsement of an aircraft maintenance engineer licence for an additional category	10.00
12. Any other endorsement of an aircraft maintenance engineer licence for additional privileges	5.00
13. Conduct of the re-writing of an examination required for the issue of a licence, certificate or permit, or the validation or endorsement thereof	5.00
14. Conduct of a flight test, by a Department of Transport official, of an applicant for a multi-engine rating endorsement or a commercial or senior commercial pilot licence	10.00
15. Except when a flight test is conducted by a Department of Transport official for the purpose of evaluation of a flying training organization, conduct of a flight test, by a Department of Transport official, of the competency of any person as the holder of, or applicant for, any type of pilot licence.	10.00
16. Conduct of a flight test, by a Department of Transport official, of an applicant for an initial instrument flight rating	15.00
17. Conduct of a flight test, by a Department of Transport official, for the renewal of an instrument flight rating	10.00
18. Conduct of a flight test, by a Department of Transport official, of an applicant for an initial instructor rating	15.00
19. Conduct of a flight test, by a Department of Transport official, for renewal of instructor rating	10.00
20. Endorsement of a licence for instructor or instrument flight rating where the required flight test has been conducted by other than a Department of Transport official	5.00
21. Issue of a flight permit for the purpose of a test, demonstration, ferry or other special flight of an aircraft, other than an experimental flight	10.00
22. Issue of a flight permit for an experimental flight of an aircraft	25.00
23. Issue of a blanket flight permit authorizing the flight of two or more aircraft under specified conditions	40.00
24. Issue of a certificate of airworthiness, or a certificate of airworthiness for export	20.00
25. Issue of a certificate of registration except where a certificate of registration for private purposes is re-issued on termination of registration for commercial purposes	25.00

ANNEXE

(art. 820)

DROITS

Document ou service auquel s'applique le droit	Droit
1. Délivrance d'un permis d'élève-pilote, d'un permis d'élève-pilote de planeur, d'un permis d'élève-pilote d'autogyre, d'un permis d'élève-pilote de ballon libre ou d'un permis de pilote privé (tourisme)	$6.00
2. Délivrance d'une licence de pilote privé, d'une licence de pilote de planeur, d'une licence de pilote d'autogyre ou d'une licence de pilote de ballon libre	10.00
3. Délivrance d'une licence de pilote professionnel, d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef, d'une licence de contrôleur de circulation aérienne ou d'une licence de mécanicien navigant	15.00
4. Délivrance d'une licence de pilote professionnel de première classe, d'une licence de pilote de ligne ou d'une licence de navigateur	20.00
5. Délivrance d'une licence provisoire de membre du personnel	5.00
6. Nouvelle délivrance d'une licence de membre du personnel	5.00
7. Remplacement d'une lience de membre du personnel déclarée perdue	10.00
8. Validation d'une licence de membre du personnel délivrée par un État contractant	10.00
9. Prolongation ou renouvellement d'une licence ou d'un permis de membre du personnel délivrés ou validés en vertu du présent règlement	5.00
10. Annotation d'une licence de pilote, de mécanicien navigant, de navigateur ou de contrôleur de la circulation aérienne, qui confère des privilèges supplémentaires	5.00
11. Annotation d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef qui confère des privilèges pour une catégorie supplémentaire	10.00
12. Toute autre annotation d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef qui confère des privilèges supplémentaires	5.00
13. Nouvelle présentation à un examen écrit exigé pour la délivrance, la validation ou l'annotation d'une licence, d'un certificat ou d'un permis	5.00
14. Épreuve de vol que fait subir un fonctionnaire du ministère des Transports à un candidat qui désire une qualification pour multimoteurs, ou à un candidat à la licence de pilote professionnel ou de pilote professionnel de première classe	10.00
15. A l'exclusion d'une épreuve en vol effectuée par un fonctionnaire du ministère des Transports pour porter une appréciation sur une école de pilotage, épreuve en vol menée sous la conduite d'un fonctionnaire du ministère des Transports, visant à évaluer la compétence d'une personne titulaire d'un type de licence quelconque ou candidate à un type de licence	10.00
16. Épreuve en vol initiale que fait subir un fonctionnaire du ministère des Transports en vue de la délivrance d'une qualification de vol aux instruments	15.00
17. Épreuve en vol que fait subir un fonctionnaire du ministère des Transports en vue du renouvellement d'une qualification de vol aux instruments	10.00
18. Épreuve initiale en vol que fait subir un fonctionnaire du ministère des Transports en vue de la délivrance d'une qualification d'instructeur	15.00
19. Épreuve en vol que fait subir un fonctionnaire du ministère des Transports aux fins de renouvellement d'une qualification d'instructeur	10.00
20. Annotation sur une licence de qualification d'instructeur ou de vol aux instruments, lorsqu'une personne étrangère au ministère des Transports a fait subir l'épreuve en vol nécessaire	5.00
21. Délivrance d'un permis de vol en vue d'un vol d'essai, d'un convoyage, d'un vol de démonstration ou d'un autre vol spécial d'un aéronef, sauf un vol expérimental	10.00

26.	Issue of a provisional certificate of registration and flight permit for importation flight	10.00
27.	Replacement of a flight permit or certificate of registration or airworthiness that is lost	10.00
28.	Issue of a flight permit for an ultra-light aircraft	20.00
29.	Issue of a flight permit for private aircraft	20.00
30.	Issue of a temporary certificate of registration	10.00
31	Issue of special aircraft registration marks	50.00
32.	Amendment or endorsement of a flight permit or certificate of registration or airworthiness that requires the re-issuance of a replacement document	5.00
33.	Issue of an aircraft type approval for an aircraft certificated in a transport category	50,000.00
34.	Issue of an aircraft type approval for an aircraft certificated in a non-transport category	10,000.00
35.	Issue of a supplemental type approval	500.00
36.	Approval of a major modification to an aircraft	100.00
37.	Issue of an operating certificate	50.00
38.	Issue of a temporary operating certificate	25.00
39.	Aerodrome site inspection	25.00
40.	Issue of a private airport licence	25.00
41.	Renewal of a private airport licence	10.00
42.	Issue of a licence for a small public airport	50.00
43.	Renewal of a licence for a small public airport	20.00
44.	Issue of a licence for a large public airport	200.00
45.	Renewal of a licence for a large public airport	100.00

22.	Délivrance d'un permis de vol pour un vol expérimental d'un aéronef	25.00
23.	Délivrance d'un permis de vol collectif autorisant le vol de deux ou de plusieurs aéronefs dans des conditions déterminées	40.00
24.	Délivrance d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat de navigabilité pour exportations	20.00
25.	Délivrance d'un certificat d'immatriculation, sauf s'il s'agit d'un certificat d'immatriculation délivré en vue d'une exploitation à titre privé et en remplacement à échéance de validité d'un certificat délivré à titre commercial	25.00
26.	Délivrance d'un certificat provisoire d'immatriculation et d'un permis de vol en vue d'un vol d'importation	10.00
27.	Remplacement d'un permis de vol, de certificats d'immatriculation ou de navigabilité déclarés perdus	10.00
28.	Délivrance d'un permis de vol pour aéronef ultra-léger	20.00
29.	Délivrance d'un permis de vol pour avion privé	20.00
30.	Délivrance d'un certificat provisoire d'immatriculation	10.00
31.	Délivrance des marques spéciales d'immatriculation d'aéronef	50.00
32.	Modification ou annotation d'un permis de vol, d'un certificat d'immatriculation ou de navigabilité qui exige la délivrance d'un document de remplacement	5.00
33.	Délivrance d'un certificat d'homologation de type concernant un aéronef classé dans une catégorie «transport»	50,000.00
34.	Délivrance d'un certificat d'homologation de type concernant un aéronef classé dans une autre catégorie que «transport»	10,000.00
35.	Délivrance d'un certificat d'homologation supplémentaire	500.00
36.	Approbation d'une modification importante apportée à un aéronef	100.00
37.	Délivrance d'un certificat d'exploitation	50.00
38.	Délivrance d'un certificat d'exploitation temporaire	25.00
39.	Inspection d'un aérodrome	25.00
40.	Délivrance d'un permis d'aéroport privé	25.00
41.	Renouvellement d'un permis d'aéroport privé	10.00
42.	Délivrance d'un permis pour une petit aéroport public	50.00
43.	Renouvellement d'un permis pour un petit aéroport public	20.00
44.	Délivrance d'un permis pour un grand aéroport public	200.00
45.	Renouvellement d'un permis pour un grand aéroport public	100.00

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 3

AERONAUTICS ACT

Air Carrier Regulations

REGULATIONS RESPECTING AIR CARRIERS

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Air Carrier Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations and in licences issued under the Act,

"Act" means the *Aeronautics Act*; (*Loi*)

"air carrier" means any person who operates a commercial air service; (*transporteur aérien*)

"aircraft" means any machine used or designed for navigation of the air but does not include a machine designed to derive support in the atmosphere from reactions against the earth's surface of air expelled from the machine; (*aéronef*)

"base", in respect of a commercial air service, means the city, town or place specified in a licence from which an air carrier is authorized to provide service and that is identified where necessary by reference to latitude and longitude; (*base*)

"Canadian air carrier" means any air carrier that carries on business principally in Canada and

(*a*) is incorporated or registered in Canada, or

(*b*) has its head office in Canada; (*transporteur aérien canadien*)

"commercial air service" means any use of aircraft in or over Canada for hire or reward; (*service aérien commercial*)

"Committee" means the Air Transport Committee established by the Canadian Transport Commission pursuant to section 24 of the *National Transportation Act*; (*Comité*)

"commodity rate" means a toll applicable to specifically named commodities; (*taux spécifique*)

"dry lease" means a lease of an aircraft under the terms of which the lessor does not provide, directly or indirectly, the aircrew to operate the aircraft; (*location sans équipage*)

"foreign air carrier" means any air carrier that is not a Canadian air carrier; (*transporteur aérien étranger*)

"goods" means anything that can be transported by air including animals but does not include mail other than in plane load lots; (*marchandises*)

"hire or reward" means any payment, consideration, gratuity or benefit, directly or indirectly charged, demanded, received or collected by any person for the use of an aircraft; (*paiement ou toute autre rémunération*)

"international air carrier" means

CHAPITRE 3

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement sur les transporteurs aériens

RÈGLEMENT CONCERNANT LES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur les transporteurs aériens*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement et dans les permis délivrés en vertu de la Loi,

«aéronef» désigne toute machine utilisée ou conçue pour la navigation aérienne, mais ne comprend pas une machine conçue pour se maintenir dans l'atmosphère au moyen de la réaction, sur la surface de la terre, de l'air expulsé par la machine; (*aircraft*)

«base» lorsqu'il s'agit d'un service aérien commercial, désigne la ville, la cité ou tout autre lieu nommément désignés dans un permis, dont la position est indiquée au besoin par des degrés de longitude et de latitude, et d'où un transporteur aérien est autorisé à exploiter ce service; (*base*)

«base protégée» désigne

a) la zone définie au permis d'un transporteur aérien de classe 4, ou

b) lorsque aucune zone n'est définie dans le permis d'un transporteur aérien de classe 4, la zone située dans un rayon de 25 milles

(i) du bureau de poste principal de la base indiquée dans ce permis, ou

(ii) si la base n'a pas de bureau de poste, de la position de cette base, exprimée en degrés de longitude et de latitude,

lorsqu'il s'agit d'une zone ou d'une base qualifiée de base protégée, dans le permis, conformément au paragraphe 20(4); (*protected base*)

«Comité» désigne le Comité des transports aériens établi en vertu de l'article 24 de la *Loi nationale sur les transports* par la Commission canadienne des transports; (*Committee*)

«location avec équipage» désigne une location d'aéronef aux termes de laquelle le loueur fournit, directement ou indirectement, l'équipage nécessaire à la conduite de l'aéronef; (*wet lease*)

«location sans équipage» désigne une location d'aéronef aux termes de laquelle le loueur ne fournit, ni directement ni indirectement, l'équipage nécessaire à la conduite de l'aéronef; (*dry lease*)

«Loi» désigne la *Loi sur l'aéronautique*; (*Act*)

(*a*) a Canadian air carrier authorized to operate a commercial air service between Canada and any other country, or

(*b*) a foreign air carrier licensed by its country of origin and licensed or authorized by the Committee to operate a commercial air service between Canada and any other country; (*transporteur aérien international*)

"joint tariff" means a tariff that applies to through service by two or more air carriers; (*tarif commun*)

"joint toll" means a toll that applies to through service by two or more air carriers; (*taux commun*)

"licence" means a licence to operate a commercial air service and includes a temporary licence or permit to operate a seasonal, emergency or occasional commercial air service, but does not include a permit as defined in section 23; (*permis*)

"local tariff" means a tariff containing the local tolls of each air carrier named therein; (*tarif simple*)

"local toll" means a toll that applies between places served by one air carrier; (*taux simple*)

"point", in respect of a unit toll commercial air service, means the city, town or place specified in a licence that an air carrier is authorized to serve by such licence and that is identified where necessary by reference to latitude and longitude and that,

(*a*) in respect of a point in a Class 1 licence, comprises an area 25 miles in radius measured from the main post office of such point or from the latitude and longitude of such point; and

(*b*) in respect of a point in a Class 2 licence, comprises an area 10 miles in radius measured from the main post office of such point or from the latitude and longitude of such point; (*point*)

"protected base" means

(*a*) the area described in the licence of a Class 4 air carrier, or

(*b*) where no area is described in the licence of a Class 4 air carrier, an area 25 miles in radius measured from

(i) the main post office of the base specified in that licence, or

(ii) if there is no post office, from the latitude and longitude of that base,

which area or base is denoted in the licence as a protected base in accordance with subsection 20(4); (*base protégée*)

"published through toll" means a toll specifically published in a tariff as a through toll; (*taux combiné publié*)

"route", in respect of a commercial air service, means the route served by a Class 1 or Class 2 Canadian air carrier between points in any licence when providing a transportation service described in the air carrier's service schedule or service pattern filed with the Committee and in effect; (*route*)

"Secretary" means the person acting as Secretary of the Committee; (*Secrétaire*)

«marchandises» désigne tous objets pouvant être transportés par la voie des airs et comprend les animaux mais non le courrier, sauf s'il est expédié en chargement complet de l'aéronef; (*goods*)

«paiement ou toute autre rémunération» signifie un paiement, une rémunération, une gratification ou un profit directement ou indirectement demandé, exigé, reçu ou perçu par une personne pour l'usage d'un aéronef; (*hire or reward*)

«permis» signifie un permis d'exploitation d'un service aérien commercial et comprend un permis temporaire ou une autorisation spéciale d'exploitation d'un service aérien commercial saisonnier, d'urgence ou occasionnel, mais ne comprend pas une autorisation telle que définie à l'article 23; (*licence*)

«point», dans un service aérien commercial à taux unitaires, désigne la ville, la cité ou le lieu qui est désigné dans un permis, qu'un transporteur aérien est autorisé à desservir en vertu du permis et dont la position est indiquée au besoin par des degrés de latitude et de longitude et,

a) s'il s'agit d'un permis de classe 1, comprend une zone de 25 milles de rayon et dont le centre est le bureau de poste principal du point ou sa position indiquée par des degrés de latitude et de longitude, et

b) s'il s'agit d'un permis de classe 2, comprend une zone de 10 milles de rayon dont le centre est le bureau de poste principal du point ou sa position indiquée par les degrés de latitude et de longitude; (*point*)

«route» dans un service aérien commercial, désigne la route desservie par un transporteur aérien canadien des classes 1 ou 2, entre des points désignés dans un permis lorsqu'il assure un service de transport décrit dans son tableau de service à horaire fixe ou à horaire régulier en vigueur et déposé auprès du Comité; (*route*)

«Secrétaire» désigne la personne qui remplit les fonctions de secrétaire du Comité; (*Secretary*)

«service aérien commercial» désigne toute utilisation d'aéronefs dans les limites ou au-dessus du Canada, moyennant paiement ou toute autre rémunération; (*commercial air service*)

«tableau de service à horaire fixe» est une déclaration écrite de la fréquence des vols et des heures d'arrivée et de départ des aéronefs dans un service des classes 1 ou 8 assuré par un transporteur aérien public; (*service schedule*)

«tableau de service à horaire régulier» est une déclaration écrite de la fréquence des vols et des heures d'arrivée et de départ des aéronefs dans un service des classes 2 ou 9-2 assuré par un transporteur aérien public; (*service pattern*)

«tarif» désigne une publication contenant les conditions de transport, les taux, règles, règlements et pratiques applicables au transport qu'assure un transporteur aérien et comprend une modification ou un supplément à un tarif ou à une page d'un tarif à feuillets mobiles; (*tariff*)

«tarif commun» désigne le tarif applicable à un service d'entier parcours assuré par deux transporteurs aériens ou plus; (*joint tariff*)

«tarif simple» désigne la liste des taux propres à chacun des transporteurs aériens qui y sont inscrits; (*local tariff*)

«taux» désigne tout prix facturé ou établi selon toute cotation, réduction ou franchise par un transporteur aérien pour le

"service pattern" means a written statement of the frequency and time of departure and arrival of flights under which a Class 2 or Class 9-2 air carrier provides public transportation; (*tableau de service à horaire régulier*)

"service schedule" means a written statement of the frequency and time of departure and arrival of flights under which a Class 1 or Class 8 air carrier provides public transportation; (*tableau de service à horaire fixe*)

"tariff" means a publication containing terms and conditions of carriage, tolls, rules, regulations and practices applicable to the carriage of traffic by an air carrier, and includes an amendment or a supplement to a tariff or a page of a loose-leaf tariff; (*tarif*)

"through toll" means a combination of separately established tolls; (*taux combiné*)

"toll" means any charge, classification, fare, rate or allowance made by an air carrier in respect of the carriage, shipment, transportation, care, handling or delivery of traffic, or in respect of any service incidental thereto; (*taux*)

"traffic" means any persons, goods or mail that are transported by air; (*trafic* or *transport*)

"wet lease" means a lease of an aircraft under the terms of which the lessor provides, directly or indirectly, the aircrew to operate the aircraft. (*location avec équipage*)

transport, l'expédition, le soin, la manutention ou la livraison des personnes, des marchandises ou du courrier ou pour tout service y afférent; (*toll*)

«taux combiné» désigne une combinaison de taux établis séparément; (*through toll*)

«taux combiné publié» désigne un taux expressément publié dans une pièce tarifaire comme étant un taux combiné; (*published through toll*)

«taux commun» désigne le taux applicable à un service d'entier parcours assuré par deux transporteurs aériens ou plus; (*joint toll*)

«taux simple» désigne un taux applicable entre les points desservis par un seul transporteur aérien; (*local toll*)

«taux spécifique» désigne le taux applicable à un produit spécifiquement désigné; (*commodity rate*)

«trafic» ou «transport» signifie le transport aérien des passagers, du courrier et des marchandises; (*traffic*)

«transporteur aérien» désigne toute personne qui exploite un service aérien commercial; (*air carrier*)

«transporteur aérien canadien» désigne tout transporteur aérien qui exploite son entreprise principalement au Canada et

a) qui est constitué en société ou enregistré au Canada, ou

b) qui a son siège social au Canada; (*Canadian air carrier*)

«transporteur aérien étranger» désigne un transporteur aérien qui n'est pas un transporteur aérien canadien; (*foreign air carrier*)

«transporteur aérien international» désigne

a) un transporteur aérien canadien autorisé à exploiter un service aérien commercial entre le Canada et tout autre pays, ou

b) un transporteur aérien étranger titulaire d'un permis qui lui a été délivré par son pays d'origine et titulaire d'un permis ou d'une autorisation du Comité lui permettant d'exploiter un service aérien commercial entre le Canada et tout autre pays. (*international air carrier*)

PART I

CLASSIFICATION AND GROUPING OF COMMERCIAL AIR SERVICES AND AIR CARRIERS

Classification

3. (1) The following classes of commercial air services are established for the purposes of these Regulations:

(*a*) *Class 1:* Scheduled commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic;

(*b*) *Class 2:* Regular Specific Point commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by

PARTIE I

CLASSEMENT ET RÉPARTITION PAR GROUPES DES SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX ET DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Classement

3. (1) Aux fins de l'application du présent règlement, sont établies les classes de services aériens commerciaux ci-après:

a) *Classe 1:* Service aérien commercial à horaire fixe, exploité entièrement au Canada, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;

b) *Classe 2:* Service aérien commercial régulier entre points déterminés, exploité entièrement au Canada, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef des

aircraft, serving points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic;

(*c*) *Class 3:* Specific Point commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic;

(*d*) *Class 4:* Charter commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada and that offers public transportation, on reasonable demand, of persons or goods from the base specified or the protected base denoted in the licence issued for that commercial air service at a toll per mile or per hour for the charter of an entire aircraft, or at such other tolls as may be allowed by the Committee, and includes recreational flying;

(*e*) *Class 5:* Contract commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offers transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class or segment thereof, the offer of transportation by air;

(*f*) *Class 6:* Flying Club commercial air service, being a service that is operated wholly within Canada from the base specified in the licence issued for that commercial air service and that provides flying training and recreational flying to members of a flying club incorporated as a non-profit organization;

(*g*) *Class 7:* Specialty commercial air service, being a service that is operated from the base specified in the licence issued for that commercial air service for any purpose not provided for by any other class of service and, without limiting the generality of the foregoing, for any of the following purposes:

(i) aerial application and distribution, being the application of chemicals or distribution of other materials from aircraft to

(A) inhibit and destroy insect life and other forms of organism injurious to plants, crops and forests, or

(B) foster the growth of crops, forests or fish

including agricultural flying, aerial pest control, spraying, seeding and reseeding, forest cultivation and fish cultivation,

(ii) aerial construction, being the use of rotating wing aircraft in construction work, including aerial hoisting, mountain tram line construction, aerial pole setting and aerial power line construction,

(iii) aerial control, being fire suppression, fire or frost prevention or altering the normal processes of weather, including aerial fire control, forest fire protection, fire-fighting, forest firefighting, forest protection, water pumping, forest control, hail suppression, aerial frost control, rain making, fog dispersal and cloud seeding,

(iv) aerial inspection, reconnaissance and advertising, being

personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un plan horaire et moyennant un taux de transport unitaire;

c) *Classe 3:* Service aérien commercial entre points déterminés, exploité entièrement au Canada, qui offre le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation, moyennant un taux de transport unitaire;

d) *Classe 4:* Service aérien commercial d'affrètement, exploité entièrement au Canada, qui offre le transport en commun des personnes ou des marchandises, si la demande est suffisante, à partir de la base spécifiée ou de la zone qualifiée de base protégée dans le permis délivré pour ce service, moyennant un taux au mille ou à l'heure établi pour l'affrètement d'un aéronef entier, ou tout autre taux autorisé par le Comité, et qui comprend les vols récréatifs;

e) *Classe 5:* Service aérien commercial contractuel, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas de services de transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes;

f) *Classe 6:* Service aérien commercial d'aéro-club, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service et qui assure l'entraînement au vol et le vol récréatif des membres d'un aéro-club constitué en association sans but lucratif;

g) *Classe 7:* Service aérien commercial spécialisé, exploité, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, à toute fin non prévue dans une autre classe de services et qui, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, comprend les services suivants:

(i) épandage et dispersion de produits, soit l'épandage de produits chimiques ou la dispersion d'autres matières au moyen d'aéronefs pour

(A) combattre et détruire les insectes et les autres formes d'organismes nuisibles aux plantes, aux récoltes et aux forêts, ou

(B) favoriser la croissance des plantes, des arbres ou des poissons,

y compris les vols à des fins agricoles, la lutte aérienne contre les parasites, la pulvérisation, l'ensemencement et le réensemencement, la sylviculture et l'empoissonnement des lacs et rivières,

(ii) construction au moyen d'aéronefs, soit l'emploi d'aéronefs à voilure tournante dans les travaux de construction, y compris le levage de fardeaux, la construction de voies ferrées en montagne, la pose de poteaux, la construction de lignes de transport d'énergie,

(iii) surveillance aérienne, soit l'extinction des incendies, la prévention des incendies et du gel ou la modification des processus météorologiques normaux, y compris la surveillance aérienne et la lutte contre les incendies en général et les incendies de forêt, la protection et la

(A) the reporting from aerial observation upon events, natural phenomena related to man-made objects, or

(B) the providing of visual messages in the atmosphere,

including aerial patrol and inspection, ice reconnaissance, seal spotting, forest inspection and administration, forest patrol, pipeline patrol, powerline patrol, news service and aerial advertising,

(v) aerial photography and survey, being

(A) the taking of photographs or the recording in other tangible form of phenomena on, under or above the earth's crust by an air carrier using a camera or other measuring or recording device mounted in or attached to the carrier's aircraft and under the carrier's control, and

(B) the eventual delivery of the photograph or other record to the client in finished, semi-finished or other tangible form,

including aerial photography, scintillometer survey, aerial prospecting and geophysical survey,

(vi) aerial photography restricted to scenics, being the recording of scenes only and not involving any interpretive services or the creation of maps of any kind,

(vii) flying training, being an air service for the purpose of instructing a person in the art and science of pilotage and the operation and navigation of aircraft, and

(viii) recreational flying, being flights that originate and terminate at the same place without landing at any other place for the purpose of taking on or discharging passengers and that are

(A) flown over a standard course that has been advertised by the air carrier,

(B) conducted for the sole purpose of the recreation of the passengers, and

(C) charged for at a rate per seat per unit of time,

including sightseeing, barn storming and parachute jumping;

(*h*) *Class 8:* International Scheduled commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service schedule at a toll per unit of traffic;

(*i*) *Class 9-2:* International Regular Specific Point commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that is required to provide, to the extent that facilities are available, public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points in accordance with a service pattern at a toll per unit of traffic;

(*j*) *Class 9-3:* International Specific Point commercial air service, being a service that is operated between points in Canada and points in any other country and that offers public transportation of persons, goods or mail by aircraft, serving such points consistent with traffic requirements and operating conditions at a toll per unit of traffic;

(*k*) *Class 9-4:* International Charter commercial air service, being a service that is operated between Canada and any

surveillance des forêts, le largage d'eau, la suppression de la grêle, les services aériens de lutte contre le gel, la production de pluie, la dispersion du brouillard et l'ensemencement des nuages,

(iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes, soit

(A) les reportages à partir d'observations visuelles sur les événements et les phénomènes naturels ou produits par des choses artificielles,

(B) la production de messages dans l'atmosphère,

y compris la surveillance et l'inspection aériennes, la reconnaissance des glaces, le repérage des phoques, l'inspection, l'administration et la surveillance des forêts, la surveillance des pipe-lines et les lignes de transport d'énergie, la diffusion de nouvelles et la publicité aériennes,

(v) photographie aérienne technique, soit

(A) la prise de photographies ou l'enregistrement, sous une autre forme tangible, de phénomènes qui se produisent à la surface, en dessous ou au-dessus de la croûte terrestre par un transporteur aérien, au moyen d'une caméra ou d'un appareil de mesure ou d'enregistrement incorporé ou fixé à son aéronef et dont ce transporteur a le contrôle, et

(B) la livraison, par la suite, au client, des photographies ou des choses enregistrées sous la forme d'un produit fini, semi-fini ou sous une autre forme tangible,

y compris la photographie aérienne, les relevés au scintillomètre, la prospection aérienne et les relevés géophysiques,

(vi) photographie aérienne non technique, soit de simples prises de vues n'exigeant aucune interprétation ni l'établissement de cartes d'aucune sorte,

(vii) entraînement au vol, soit un service aérien ayant pour fin d'instruire une personne dans l'art et la science du pilotage, l'exploitation et la navigation des aéronefs, et

(viii) vol récréatif, soit un vol qui commence et se termine au même endroit, sans atterrissage en aucun autre endroit pour prendre ou déposer des passagers, et

(A) qui suit un itinéraire régulier, annoncé par le transporteur aérien,

(B) qui est effectué uniquement pour le divertissement des passagers, et

(C) dont le prix est fixé à tant par siège, par unité de temps,

y compris les excursions aériennes, les démonstrations d'acrobatie aérienne et le saut en parachute;

h) *Classe 8:* Service aérien commercial international à horaire fixe, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre État, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;

i) *Classe 9-2:* Service aérien commercial international régulier entre points déterminés, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre État, qui a

other country and that offers public transportation, on reasonable demand, of persons or goods at a toll per mile or per hour for the charter of the entire aircraft, or at a toll on such other basis as may be allowed by the Committee; and

(*l*) *Class 9-5:* International Contract commercial air service, being a service that is operated between Canada and any other country from the base specified in the licence issued for that commercial air service, that offers transportation of persons or goods solely under contracts of carriage with users with whom the air carrier has a substantial relationship through corporate structure or financial control and that does not hold out to the general public, or a class or segment thereof, the offer of transportation by air.

pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire régulier et moyennant un taux de transport unitaire;

j) *Classe 9-3:* Service aérien commercial international entre points déterminés, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre État, qui offre le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation et moyennant un taux de transport unitaire;

k) *Classe 9-4:* Service aérien commercial d'affrètement international, exploité entre le Canada et tout autre pays, qui offre, si la demande est suffisante, le transport en commun, de personnes ou de marchandises, moyennant un taux calculé au mille ou à l'heure, pour l'affrètement de l'aéronef entier, ou tout autre taux que le Comité peut autoriser; et

l) *Classe 9-5:* Service aérien commercial contractuel international, exploité entre le Canada et un autre État, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas le transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes.

(2) An air carrier licensed to operate a commercial air service of a class established by subsection (1) is allocated the same class as that commercial air service.

(2) Un transporteur aérien muni d'un permis d'exploitation d'un service aérien commercial d'une classe établie au paragraphe (1) est désigné par la même classe que ce service.

Grouping

4. (1) Each class of commercial air service established by subsection 3(1) is divided, on the basis of the weight of the aircraft authorized to be operated, into the following groups:

(*a*) commercial air services operated with fixed wing aircraft,

(i) *Group A,* having a maximum authorized take-off weight on wheels not greater than 4,300 pounds,

(ii) *Group B,* having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 4,300 pounds but not greater than 7,000 pounds,

(iii) *Group C,* having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 7,000 pounds but not greater than 18,000 pounds,

(iv) *Group D,* having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 18,000 pounds but not greater than 35,000 pounds,

(v) *Group E,* having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 35,000 pounds but not greater than 75,000 pounds,

(vi) *Group F,* having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 75,000 pounds but not greater than 150,000 pounds,

Répartition par groupes

4. (1) Chacune des classes de services aériens commerciaux établies au paragraphe 3(1) se subdivise en groupes d'après le poids de l'aéronef dont l'exploitation est autorisée de la façon suivante:

a) les services aériens commerciaux exploités au moyen d'aéronefs à voilure fixe du

(i) *Groupe A*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, ne dépasse pas 4,300 livres,

(ii) *Groupe B*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 4,300 livres mais ne dépasse pas 7,000 livres,

(iii) *Groupe C*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 7,000 livres mais ne dépasse pas 18,000 livres,

(iv) *Groupe D*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 18,000 livres mais ne dépasse pas 35,000 livres,

(v) *Groupe E*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 35,000 livres mais ne dépasse pas 75,000 livres,

(vi) *Groupe F*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 75,000 livres mais ne dépasse pas 150,000 livres,

(vii) *Group G,* having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 150,000 pounds but not greater than 350,000 pounds, and

(viii) *Group H,* having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 350,000 pounds; and

(*b*) commercial air services operated with rotating wing aircraft,

(i) *Group A-RW,* having a maximum authorized take-off weight not greater than 4,000 pounds,

(ii) *Group B-RW,* having a maximum authorized take-off weight greater than 4,000 pounds but not greater than 7,500 pounds,

(iii) *Group C-RW,* having a maximum authorized take-off weight greater than 7,500 pounds but not greater than 18,000 pounds,

(iv) *Group D-RW,* having a maximum authorized take-off weight greater than 18,000 pounds but not greater than 35,000 pounds,

(v) *Group E-RW,* having a maximum authorized take-off weight greater than 35,000 pounds but not greater than 75,000 pounds, and

(vi) *Group F-RW,* having a maximum authorized take-off weight greater than 75,000 pounds.

(2) An air carrier licensed to operate a commercial air service of a group referred to in subsection (1) is allocated to the same group as that commercial air service.

5. (1) Any commercial air service that offers to the public the charter of an entire aircraft with crew members for any purpose and does not require on the part of the air carrier

(*a*) the provision of personnel to perform a service other than that related to the operation of the aircraft or the care and handling of the passengers or cargo or to both such tasks, or

(*b*) the provision of additional technical or scientific equipment not related to the operation of the aircraft

is allocated to Class 4 Charter or Class 9-4 International Charter commercial air service.

(2) Any commercial air service that offers to the public the charter of an entire aircraft with crew members for any purpose and requires on the part of the air carrier

(*a*) the provision of personnel, who may be crew members, to perform a service other than that related to the operation of the aircraft or the care and handling of the passengers or cargo or to both such tasks, or

(*b*) the provision of additional technical or scientific equipment not related to the operation of the aircraft

is allocated to Class 7 Specialty commercial air service.

6. Where there is any doubt as to the class or group to which a commercial air service or air carrier belongs, the Committee may allocate the service or carrier to such class or group as the Committee deems appropriate.

(vii) *Groupe G*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 150,000 livres mais ne dépasse pas 350,000 livres, et

(viii) *Groupe H*, dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 350,000 livres; et

b) les services aériens commerciaux exploités au moyen d'aéronefs à voilure tournante du

(i) *Groupe A-RW*, dont le poids maximal autorisé au décollage ne dépasse pas 4,000 livres,

(ii) *Groupe B-RW*, dont le poids maximal autorisé au décollage est supérieur à 4,000 livres mais ne dépasse pas 7,500 livres,

(iii) *Groupe C-RW*, dont le poids maximal autorisé au décollage est supérieur à 7,500 livres mais ne dépasse pas 18,000 livres,

(iv) *Groupe D-RW*, dont le poids maximal autorisé au décollage est supérieur à 18,000 livres mais ne dépasse pas 35,000 livres,

(v) *Groupe E-RW*, dont le poids maximal autorisé au décollage est supérieur à 35,000 livres mais ne dépasse pas 75,000 livres, et

(vi) *Groupe F-RW*, dont le poids maximal autorisé au décollage dépasse 75,000 livres.

(2) Un transporteur aérien muni d'un permis d'exploitation d'un service aérien commercial exploité au moyen d'aéronefs d'un groupe défini au paragraphe (1) est désigné par ce même groupe.

5. (1) Est classé dans la classe 4 (service aérien commercial d'affrètement) ou dans la classe 9-4 (service aérien commercial international d'affrètement) un service aérien commercial qui offre, à toute fin, au public l'affrètement d'un aéronef entier, équipage de conduite compris, et qui n'oblige pas le transporteur aérien

a) à fournir un personnel pour remplir d'autres fonctions que celles qui se rapportent à la conduite de l'aéronef ou au soin des passagers ou des marchandises, ou à l'une et l'autre de ces tâches; ni

b) à fournir d'autre équipement technique ou scientifique que celui qui sert à la conduite de l'aéronef.

(2) Est classé dans la classe 7 (service aérien commercial spécialisé) un service aérien commercial qui offre, à toute fin, au public l'affrètement d'un aéronef entier, équipage de conduite compris, et qui oblige le transporteur aérien

a) à fournir un personnel, possiblement des membres de l'équipage de conduite, pour remplir d'autres fonctions que celles qui se rapportent à la conduite de l'aéronef ou au soin des passagers ou des marchandises, ou à l'une et l'autre de ces tâches; ou

b) à fournir d'autre équipement technique ou scientifique que celui qui sert à la conduite de l'aéronef.

6. Lorsqu'il y a doute quant à la classe ou au groupe auquel appartient un service ou un transporteur aérien, le Comité peut classer ce service ou ce transporteur aérien dans la classe ou le groupe qu'il juge appropriés.

PART II

LICENCES

7. (1) Subject to subsection 16(4) of the Act, every applicant for a licence shall submit to the Committee evidence to establish that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity.

(2) Subject to subsection 16(4) of the Act, every applicant for an amendment to an existing licence shall submit to the Committee evidence to establish that the proposed amendment to the licence is required by the public convenience and necessity.

(3) No air carrier shall operate a commercial air service other than in the class and the group for which it is licensed.

(4) The Committee may issue a licence for such period of time as the Committee may specify and may renew any licence for any further period, but nothing contained in these Regulations shall limit the authority of the Committee to cancel, suspend or amend any licence.

(5) Every commercial air service shall be operated in accordance with the terms and conditions contained in the air carrier's licence.

(6) No commercial air service shall be suspended or abandoned by an air carrier without prior approval of the Committee upon written application filed with the Secretary stating the grounds therefor.

(7) No licensed air carrier shall operate a commercial air service or represent itself by advertisement or otherwise as operating such a service under a name and style other than that specified in its licence.

8. (1) In this section, "application" means an application for a licence to operate a commercial air service or for an amendment to such a licence.

(2) Every application shall be submitted in writing to the Secretary and shall include particulars as to the applicant's name and address, its officers and partners, if any, and its interest in any other transport carrier, evidence of its financial position, nature and scope of service to be performed, present transportation facilities, estimate of traffic or use of service, economic basis for the proposed service, operating property and equipment to be used, proposed tolls and operating revenue and expense and any information required to determine whether subsection 16(2) of the Act is applicable.

(3) The Committee may require an applicant to make available to any interested party a copy of any part of the information supplied by the applicant pursuant to these Regulations.

(4) Where an application is made

(*a*) by an individual, he shall sign the application;

PARTIE II

PERMIS

7. (1) Sous réserve du paragraphe 16(4) de la Loi, toute personne qui demande un permis en vue d'exploiter un service aérien commercial doit fournir au Comité la preuve que ce service est et sera nécessaire pour la commodité et les besoins présents et futurs du public.

(2) Sous réserve du paragraphe 16(4) de la Loi, toute personne qui demande la modification d'un permis existant doit fournir au Comité la preuve que la modification proposée est nécessaire pour la commodité et les besoins du public.

(3) Un transporteur aérien ne peut exploiter un service aérien commercial que dans la classe et le groupe pour lesquels il a un permis.

(4) Le Comité peut délivrer un permis dans lequel il en spécifie la durée et peut le renouveler pour un temps déterminé, mais rien dans le présent règlement ne doit être interprété comme limitant l'autorité dont il dispose pour annuler, suspendre ou modifier un permis.

(5) Tout service aérien commercial doit être exploité aux conditions énoncées dans le permis du transporteur aérien.

(6) La suspension ou l'abandon d'un service aérien commercial doivent être soumis à l'approbation préalable du Comité sur requête motivée présentée par écrit à cet effet par le transporteur aérien, et déposée auprès du Secrétaire.

(7) Il est interdit à un transporteur aérien titulaire d'un permis d'exploiter un service aérien commercial ou de se présenter par une annonce comme exploitant un tel service sous une autre dénomination que celle qui apparaît sur son permis.

8. (1) Dans le présent article, le mot «demande» désigne une demande de permis d'exploitation d'un service aérien commercial ou une demande en vue de faire modifier un tel permis.

(2) Les demandes doivent être présentées par écrit au Secrétaire et fournir les renseignements suivants: les nom et adresse du requérant, ses fonctionnaires et associés, s'il en est, sa participation dans l'entreprise d'un autre transporteur, une attestation de sa situation financière, la nature et l'objet du service projeté, les moyens de transport existants, une estimation du trafic et du coefficient d'utilisation du service, son fondement économique, les matériels et équipements devant être utilisés, les taux envisagés, une estimation des recettes et dépenses d'exploitation et tous les autres renseignements voulus pour établir si le paragraphe 16(2) de la Loi est applicable.

(3) Le Comité peut exiger d'un requérant qu'il mette à la disposition d'un intéressé une copie de toute partie des renseignements fournis par ce requérant conformément au présent règlement.

(4) Lorsqu'une demande est faite

a) par un particulier, ce dernier doit signer la demande;

(*b*) by a partnership, each partner shall sign the application; or

(*c*) by a corporation, the officer or officers of the corporation duly authorized to execute documents on behalf of the corporation shall sign the application under the seal of the corporation, if any.

(5) The information contained in an application, including supporting documents, shall be verified by affidavit or statutory declaration.

(6) The Committee may direct that such public or other notice of an application as it deems reasonable be given by and at the expense of the applicant.

(7) Immediately upon the giving of notice under subsection (6), the applicant shall file with the Committee evidence thereof.

(8) The Committee shall not issue any licence until the applicant has filed a tariff in compliance with the provisions of Parts VI and VII.

Exclusions from Certain Provisions of the Act

9. A person who applies for a licence to operate a Class 7 Specialty commercial air service for

(*a*) recreational flying,

(*b*) aerial photography restricted to scenics,

(*c*) aerial inspection, reconnaissance and advertising,

(*d*) aerial construction, or

(*e*) aerial control

is excluded from the operation of subsection 16(3) of the Act.

10. (1) In this section, "farming" includes tillage of the soil, livestock raising, raising of poultry, dairy farming and fruit growing but does not include an office or employment under a person engaged in any such occupation.

(2) A person whose chief source of income is farming is not required to hold a valid and subsisting licence under section 16 of the Act in respect of the commercial operation by him of his aircraft in providing aerial application and distribution services if

(*a*) he is so authorized in writing by the Committee upon application filed with the Secretary containing evidence to establish that he qualifies for an exemption under this section;

(*b*) he operates the aircraft primarily for spraying his own farm;

(*c*) the aircraft has a maximum authorized take-off weight on wheels not greater than 4,300 pounds;

(*d*) he provides the aerial application and distribution services for hire or reward with respect to farms located within an area having a radius of not more than 25 statute miles from the centre of his farm;

(*e*) he provides the aerial application and distribution services as an adjunct to his farming operations;

b) par une société de personnes, chacun des membres de la société doit signer la demande; ou

c) par une corporation, le ou les fonctionnaires de la corporation dûment autorisés à passer des actes au nom de celle-ci doivent signer la demande sous le sceau de la corporation, s'il en est un.

(5) Les renseignements que renferme la demande, y compris les pièces justificatives, doivent être confirmées par affidavit ou déclaration solennelle.

(6) Le Comité peut exiger que le postulant, à ses frais, fasse connaître sa demande par avis public ou autrement, comme il le juge raisonnable.

(7) Dès que le postulant a fait connaître sa demande conformément au paragraphe (6), il doit déposer une preuve de ce fait auprès du Comité.

(8) Le Comité ne délivre aucun permis avant que le requérant ait déposé un tarif conformément aux parties VI et VII.

Exclusions de certaines dispositions de la Loi

9. Une personne qui demande un permis d'exploitation d'un service aérien commercial spécialisé de la classe 7 pour

a) vol récréatif,

b) photographie aérienne non technique,

c) inspection, reconnaissance et publicité aériennes,

d) construction au moyen d'aéronefs, ou

e) surveillance aérienne

est exemptée des dispositions du paragraphe 16(3) de la Loi en ce qui concerne ce service.

10. (1) Dans le présent article, «agriculture» comprend la culture de la terre, l'élevage des bestiaux, l'élevage des volailles, la production laitière et la culture des fruits, mais ne comprend pas les fonctions ou emplois exercés au service d'une personne qui se livre à l'agriculture.

(2) Une personne dont la principale source de revenu est l'agriculture est soustraite à l'obligation de détenir le permis valable et en vigueur prévu à l'article 16 de la Loi en ce qui concerne l'exploitation commerciale d'un aéronef en vue d'assurer des services aériens d'épandage et de dispersion de produits si

a) elle a été autorisée par écrit par le Comité après avoir présenté au Secrétaire une demande dans laquelle elle établit qu'elle remplit les conditions requises pour l'exemption prévue au présent article;

b) elle utilise l'aéronef principalement pour exécuter des travaux de pulvérisation sur sa propre exploitation agricole;

c) l'aéronef a un poids maximal autorisé au décollage, sur roues, de 4,300 livres;

d) elle assure des services aériens d'épandage et de dispersion de produits, moyennant paiement ou toute autre rémunération, pour les exploitations agricoles situées dans un rayon d'au plus 25 milles du centre de son exploitation agricole;

e) elle assure des services aériens d'épandage et de dispersion de produits comme complément à ses travaux agricoles;

(*f*) he does not advertise or represent either directly or indirectly that he is in the business of providing an aerial application and distribution service;

(*g*) on or before October 31st in each year, he files with the Secretary evidence, including statistics, to establish that he continues to qualify for an exemption under this section; and

(*h*) he complies with Part I of the Act.

(3) The exclusion given to a person by subsection (2) terminates on the commencement of November 1st in the year in which that person fails to file the evidence required pursuant to paragraph (2)(*g*).

(4) The authorization referred to in paragraph (2)(*a*) shall be carried in the aircraft in respect of which such authorization is given.

11. (1) The lessor of an aircraft is required to hold a valid and subsisting licence issued under section 16 of the Act in respect of the use of the leased aircraft, unless

(*a*) in the case of a dry lease,

(i) the lessee is a person holding a valid and subsisting private pilot's licence or other higher category licence and who personally flies the aircraft for his own purposes and not for hire or reward,

(ii) the lessee is licensed to operate a commercial air service using aircraft of the group in which the leased aircraft falls and the leased aircraft is not flown by the lessor or his servants, agents, employees, officers or directors, whether as an employee of the lessee or otherwise, except for the lessor's own purposes, with the lessee's consent and not for hire or reward, or

(iii) the lessee maintains on his payroll aircrew to operate the aircraft and

(A) the lessee maintains exclusive possession and operational control of the aircraft for the term of the lease,

(B) the term of the lease is not less than 30 days,

(C) the aircraft is not leased to more than one lessee during the term of any one lease,

(D) the aircraft is not operated by the lessee for hire or reward, and

(E) the lessee has filed a copy of the lease with the Committee; or

(*b*) in the case of a wet lease,

(i) the lessee is an air carrier licensed to operate aircraft of the type and group in the class of service in which the aircraft is proposed to be used,

(ii) the lessor obtains such authority as the Minister of Transport in his discretion may grant, and

(iii) the lease has been approved in writing by the Committee.

12. The owner of a privately registered aircraft falling within Group A, B, C, A-RW, B-RW or C-RW is not required

f) elle n'annonce ni ne cherche à donner l'impression, directement ou indirectement qu'elle fait profession d'assurer des services d'épandage et de dispersion de produits;

g) elle présente au Secrétaire au plus tard le 31 octobre de chaque année tous renseignements, statistiques ou autres, pour démontrer qu'elle continue à remplir les conditions requises pour l'exemption prévue au présent article;

h) elle est en règle avec la partie I de la Loi.

(3) L'exemption accordée à une personne par le paragraphe (2) se termine au début du premier jour de novembre de l'année où cette personne ne présente pas les renseignements demandés en exécution de l'alinéa (2)*g*) du présent article.

(4) L'autorisation mentionnée à l'alinéa (2)*a*) du présent article doit être conservée à bord de l'aéronef pour lequel elle a été accordée.

11. (1) Le loueur d'un aéronef est obligé de détenir un permis valide et en vigueur aux termes de l'article 16 de la Loi pour ce qui concerne l'utilisation de tout aéronef en location, excepté,

a) dans le cas d'une location sans équipage,

(i) si le locataire est titulaire d'une licence de pilote privé ou d'une licence de catégorie supérieure, valide et en vigueur, et utilise l'appareil pour son propre compte et non contre paiement ou toute autre rémunération,

(ii) si le locataire est titulaire d'un permis pour l'exploitation d'un service aérien commercial au moyen d'aéronefs du groupe auquel appartient l'aéronef loué et si ledit aéronef loué n'est pas piloté par le loueur, ses préposés, agents, employés, administrateurs ou directeurs à titre d'employés du locataire ou à tout autre titre, sauf pour les besoins personnels du loueur et avec le consentement du locataire et ce, non contre paiement ou toute autre rémunération, ou

(iii) si le locataire possède un personnel rémunéré pour manœuvrer l'appareil et

(A) si le locataire garde la possession exclusive de l'appareil et le contrôle entier de la manœuvre pour le temps de la location,

(B) si le terme de la location n'est pas inférieur à 30 jours,

(C) si l'appareil n'est pas loué à plus d'un locataire pendant le terme d'une location,

(D) si l'appareil n'est pas piloté par le locataire contre paiement ou autre rémunération, et

(E) si le locataire a déposé au Comité une copie de la location; ou

b) dans le cas d'une location avec équipage,

(i) si le locataire est un transporteur aérien titulaire d'un permis d'exploitation d'appareils du type et du groupe utilisés dans la classe de service qu'il se propose d'exploiter,

(ii) si le loueur obtient l'autorisation que peut lui accorder le ministre des Transports, à sa discrétion, et

(iii) si la location a été approuvée par écrit par le Comité.

12. Le propriétaire d'un aéronef immatriculé comme aéronef privé qui appartient au groupe A, B, C, A-RW, B-RW ou

to hold a valid and subsisting licence under section 16 of the Act if

(*a*) he is duly authorized, in writing by the Committee, upon application made to it, supported by a letter from his employer certifying that his aircraft will be used only on such employer's business for compensation at a rate per mile; and

(*b*) no person other than the owner and the owner's spouse and dependent children are transported in the aircraft.

13. The owner of a privately registered aircraft is not required to hold a valid and subsisting licence under section 16 of the Act in respect of the use of such aircraft,

(*a*) when called upon by an appropriate government authority to participate in search and rescue operations or to assist in the suppression of forest fires; or

(*b*) where, during any period in which he is enrolled in a provincial civil defence air service organized in accordance with the *Federal Guide to the Organization of an Air Service for Civil Defence Purposes*, he participates in civil defence operation and emergency assistance sponsored or approved by the civil defence authorities of a province.

14. The holder of a commercial pilot licence or a licence of a higher category is not required to hold a valid and subsisting licence under section 16 of the Act if the only commercial air service performed by him consists of the operation of an aircraft for the sole purpose of checking out another licensed pilot.

15. (1) In this section, "designated aerodrome" means a Canadian aerodrome designated by the Minister as a regular aerodrome, refuelling aerodrome or alternate aerodrome.

(2) A foreign air carrier is excluded from the operation of section 16 of the Act where

(*a*) it holds a permit issued pursuant to the applicable provisions of Part IV of these Regulations;

(*b*) it has obtained special authorization in writing from the Committee;

(*c*) it is taking on or putting down its employees on duty and their dependants, transporting goods for servicing or maintaining its aircraft or facilities at one or more designated aerodromes;

(*d*) it is effecting the transfer of passengers and baggage or of goods to other air carriers at the designated aerodromes as a result of unexpected delays due to circumstances beyond its control and it files with the Committee within three weeks of the date of the transfer a report indicating

(i) the date the transfer occurred,

(ii) the name of each passenger or the amount of goods transferred,

(iii) the destination of the passengers or goods,

(iv) the air carrier providing onward movement,

(v) the circumstances that necessitated the transfer, and

(vi) the airport manager's written approval; or

(*e*) its flight has deviated from its planned destination to a designated aerodrome for weather, mechanical or operation-

C-RW n'est pas obligé de détenir le permis valable et en vigueur prévu à l'article 16 de la Loi

a) s'il est dûment autorisé par écrit par le Comité, sur demande faite à celui-ci et appuyée par une lettre de son employeur certifiant que son aéronef ne sera utilisé que pour les affaires de l'employeur et qu'il sera indemnisé d'après la distance parcourue; et

b) si nulle autre personne que le propriétaire, son épouse et les enfants à sa charge ne sont transportés à bord de l'aéronef.

13. Le propriétaire d'un aéronef immatriculé comme aéronef privé n'est pas obligé de détenir le permis valable et en vigueur prévu à l'article 16 de la Loi en ce qui concerne l'utilisation de son aéronef,

a) s'il participe à la demande des autorités gouvernementales, à des opérations de recherche et de sauvetage ou à l'extinction de feux de forêts; ou

b) si, au cours d'une période où il fait partie d'un service aérien provincial de protection civile organisé selon le *Federal Guide to the Organization of an Air Service for Civil Defence Purposes*, il participe à des opérations de protection civile et à des secours d'urgence patronnés ou approuvés par les services officiels de protection civile d'une province.

14. Le titulaire d'une licence de pilote commercial ou d'une licence d'une catégorie plus élevée n'est pas obligé de détenir le permis valable et en vigueur prévu à l'article 16 de la Loi si le seul service aérien commercial qu'il assure consiste dans l'exploitation d'un aéronef dans le seul but de vérifier les connaissances d'un autre pilote titulaire d'un permis.

15. (1) Dans le présent article, «aérodrome désigné» signifie un aérodrome canadien désigné par le Ministre en tant qu'aérodrome régulier, de ravitaillement ou de dégagement.

(2) Un transporteur aérien étranger est exclus de l'application de l'article 16 de la Loi

a) s'il détient une autorisation délivrée en vertu des dispositions applicables de la partie IV du présent règlement;

b) s'il a obtenu une autorisation spéciale, par écrit, du Comité;

c) s'il prend ou dépose ses employés et les personnes à leur charge dans l'exercice de leurs fonctions ou s'il transporte des marchandises devant servir à la réparation, au ravitaillement ou à l'entretien de son appareil ou des installations, à un ou plusieurs aérodromes désignés;

d) si, par suite de retards imprévus résultant de circonstances indépendantes de sa volonté, il confie les passagers et leurs bagages ou des marchandises à d'autres transporteurs aériens aux aérodromes désignés, et s'il remet au Comité dans les trois semaines suivant le transbordement, un rapport portant

(i) la date de transbordement,

(ii) le nom de chaque passager transbordé ou la quantité de marchandises transbordées,

(iii) la destination des passagers ou des marchandises,

(iv) le transporteur aérien qui a assuré l'autre partie du transport,

al reasons and the air carrier is putting down passengers or goods ultimately destined for such designated aerodrome or the passengers or goods are ultimately destined for points beyond the designated aerodrome and the designated aerodrome is an intermediate point on a through connecting scheduled service, and the air carrier complies with paragraph (*d*) subject to such modifications as the circumstances require.

16. (1) The Committee may issue to any Canadian Class 4 Group A, B, C or D air carrier applying therefor, a licence to operate a Class 9-4 Group A, B, C or D commercial air service containing the authority to operate international commercial air services of the same nature as that contained in the applicant's Class 4 licence unless, in the opinion of the Committee, the issue of such a licence would be contrary to the public interest.

(2) For the purpose of an application under subsection (1), a Canadian Class 4 Group A, B, C or D air carrier is excluded from the operation of subsection 16(3) of the Act.

17. The exclusions granted by sections 9 to 16 do not relieve the person so exempted from complying with any other provisions of the Act or of any applicable law or regulations.

Inclusive Tours (*Canada*)

18. (1) Subject to subsections (3) and (5), a Canadian air carrier licensed to operate Class 4 commercial air services may apply to the Committee for authority to operate an inclusive tour charter or a series of inclusive tour charters within Canada pursuant to the provisions of Division V of Part IV, if the outgoing portion of that ITC or of any flight in that series of ITC's is scheduled to depart not later than March 31, 1979, and sections 23, 24 and 43 to 47 apply to the application for, and the operation of, that charter subject to such modifications as the circumstances require.

(2) Subject to subsections (4) and (5), a Canadian air carrier licensed to operate Class 4 commercial air services may apply to the Committee for authority to operate an inclusive tour charter or a series of inclusive tour charters within Canada pursuant to the provisions of Division VI of Part IV and sections 23, 24 and 49 to 53 apply to the application for, and the operation of, that charter subject to such modifications as the circumstances require.

(3) The return flight of an inclusive tour charter referred to in subsection (1) shall not be commenced prior to the 7th day after the date of departure from the point of origin of the tour.

(4) The return flight of an inclusive tour charter referred to in subsection (2) shall not be commenced prior to the 72nd

(v) les circonstances qui ont nécessité le transbordement, et

(vi) l'approbation écrite du directeur de l'aéroport; ou

e) si, par suite de mauvaises conditions atmosphériques ou d'ennuis mécaniques ou de vol, il conduit l'appareil non à la destination prévue, mais à un aéroport désigné et s'il y dépose les passagers ou les marchandises, soit que leur destination ultime soit précisément cet aéroport, soit qu'elle se situe au-delà et si l'aérodrome désigné est un point intermédiaire permettant la correspondance avec un service à horaire fixe et pourvu que, les ajustements nécessaires effectués, il se conforme aux exigences de l'alinéa *d*).

16. (1) Le Comité peut délivrer, à tout transporteur aérien canadien exploitant des services de classe 4 des groupes A, B, C ou D qui en fait la demande, un permis d'exploitation d'un service aérien commercial de classe 9-4 des groupes A, B, C ou D où apparaît l'autorisation à exploiter des services aériens commerciaux internationaux de la même nature que ceux qui apparaissent au permis de classe 4 du requérant, à moins que, de l'avis du Comité, la délivrance d'un tel permis ne soit contraire à l'intérêt public.

(2) Aux fins d'une demande visée au paragraphe (1), un transporteur aérien canadien exploitant un service de classe 4 des groupes A, B, C ou D est exclu de l'application du paragraphe 16(3) de la Loi.

17. Les exclusions accordées en application des articles 9 à 16 ne dispensent pas la personne ainsi exclue de l'obligation d'observer toute autre disposition applicable de la Loi ou de toute autre loi ou règlement.

Voyages tout compris (*Canada*)

18. (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (5), un transporteur aérien canadien titulaire d'un permis d'exploitation de services commerciaux de la classe 4 peut demander au Comité l'autorisation d'exploiter un voyage ou une série de voyages tout compris dans les limites du territoire canadien, conformément à la section V de la partie IV si la date du départ du point d'origine de ce voyage ou tout vol de cette série d'AVTC compris est fixée au plus tard au 31 mars 1979, et les articles 23, 24 et 43 à 47 s'appliquent à cette demande, et à l'exploitation de l'affrètement, sous réserve de toutes modifications que peuvent exiger les circonstances.

(2) Sous réserve des paragraphes (4) et (5), un transporteur aérien canadien titulaire d'un permis d'exploitation de services aériens commerciaux de la classe 4 peut demander au Comité l'autorisation d'exploiter un voyage ou une série de voyages tout compris dans les limites du territoire canadien, conformément à la section VI de la partie IV, et les articles 23, 24 et 49 à 53 s'appliquent à cette demande et à l'exploitation de l'affrètement, sous réserve de toutes modifications que peuvent exiger les circonstances.

(3) Le vol de retour d'un affrètement pour voyage tout compris mentionné au paragraphe (1) ne doit pas commencer avant le 7e jour à compter de la date fixée pour le départ du point d'origine du voyage.

(4) Le vol de retour d'un affrètement pour voyage tout compris mentionné au paragraphe (2) ne doit pas commencer

hour after the scheduled hour and day of departure from the point of origin of the tour.

(5) In considering an application for an inclusive tour charter within Canada, the Committee may take into account the effect of the proposed operation on Class 1 and Class 2 commercial air services provided to or near the points identified in the itinerary of the tour and may deny the application on that basis.

(6) Subsections (1) and (3) are hereby revoked effective May 15, 1979.

Common Purpose Charters (Canada)

19. (1) Subject to subsection (2), a Canadian air carrier licensed to operate charter commercial air services with aircraft the passenger capacity of which is not less than 40 seats may apply to the Committee not less than 30 days prior to the commencement thereof for authority to operate a common purpose charter within Canada, and sections 23, 24 and 32 to 38 apply to the application for, and the operation of, that charter subject to such modifications as the circumstances require.

(2) In considering an application for a common purpose charter within Canada, the Committee may take into account the effect of the proposed operation on Class 1 and Class 2 commercial air services provided to or near the points of origin and destination of the common purpose charter applied for and may deny the application on that basis.

Conditions

20. (1) Every licence shall, in addition to such specific conditions as the Committee may attach thereto, be subject to the following terms and conditions:

(*a*) the licensee shall comply with the law of Canada pertaining to aeronautics, including the *National Transportation Act*, the *Aeronautics Act*, and all directions, orders, rules and regulations made thereunder;

(*b*) notwithstanding the issue of a licence, the licensee shall not operate the commercial air service referred to in the licence unless he holds a valid and subsisting certificate issued to him by the Minister of Transport certifying that the licensee is adequately equipped and able to conduct a safe operation as an air carrier;

(*c*) where the licensee is licensed to carry passengers and goods, insurance covering risks of liability to passengers and public liability and property damage shall be maintained by the licensee in the following minimum amounts:

(i) Passenger liability:	
(I) domestic carriage	$40,000 per seat,
(II) carriage that is not international carriage within the meaning of the Warsaw Convention or the Warsaw Convention as amended by the Hague Protocol	$40,000 per seat,

avant la 72e heure à compter de l'heure et de la date fixées pour le départ du point d'origine du voyage.

(5) Dans l'examen d'une requête visant un affrètement pour voyage tout compris dans les limites du territoire canadien, le Comité peut tenir compte de l'incidence de l'exploitation projetée sur les services aériens commerciaux des classes 1 et 2 assurés aux points ou près des points indiqués dans l'itinéraire du voyage, et il peut rejeter ladite requête à ce titre.

(6) Les paragraphes (1) et (3) seront abrogés à compter du 15 mai 1979.

Affrètements à but commun (Canada)

19. (1) Sous réserve du paragraphe (2), un transporteur aérien titulaire d'un permis d'exploitation de services aériens commerciaux d'affrètement au moyen d'aéronefs dont le nombre de places n'est pas inférieur à 40 peut demander au Comité, au moins 30 jours avant le début de l'affrètement, l'autorisation d'exploiter un affrètement à but commun au Canada, et les articles 23, 24 et 32 à 38 s'appliquent à cette demande et à l'exploitation de l'affrètement, sous réserve de toutes modifications que peuvent exiger les circonstances.

(2) Dans l'examen d'une requête visant un affrètement à but commun au Canada, le Comité peut tenir compte de l'incidence de l'exploitation projetée sur les services aériens commerciaux des classes 1 et 2 assurés aux points ou près des points d'origine et de destination de l'affrètement à but commun qui fait l'objet de la requête, et il peut la rejeter à ce titre.

Conditions

20. (1) Sous réserve de toute condition spéciale que le Comité peut mettre à l'exploitation d'un service aérien commercial, tout permis délivré par le Comité est soumis aux conditions énumérées ci-dessous:

a) le titulaire doit observer les lois du Canada ayant trait à l'aéronautique, qui comprennent la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur l'aéronautique* et toutes les directives, ordonnances, règles et règlements qui s'y rattachent;

b) nonobstant la délivrance d'un permis, le titulaire ne doit pas exploiter le service aérien commercial ainsi autorisé s'il ne détient un certificat valable et en vigueur délivré par le ministre des Transports, attestant qu'il possède le matériel approprié et est en mesure d'assurer en toute sécurité les opérations d'un transporteur aérien;

c) lorsque le titulaire est autorisé par son permis à transporter des passagers et des marchandises, il doit posséder une assurance permanente couvrant sa responsabilité à l'égard des passagers, sa responsabilité civile et sa responsabilité pour dommages matériels, pour les montants minimums suivants:

(i) responsabilité à l'égard des passagers:	
(I) transport intérieur	$40,000 par passager,
(II) transport qui n'est pas international au sens de la Convention de Varsovie ni au sens de la Convention de Varsovie modifiée par le protocole de la Haye	$40,000 par passager,

(III) carriage that is international carriage within the meaning of the Warsaw Convention or the Warsaw Convention as amended by the Hague Protocol	In accordance with Article 22 of the Warsaw Convention or any higher limit assumed by the carrier under that Article,
(ii) Public liability and property damage	$250,000 per incident;

(III) transport qui est international au sens de la Convention de Varsovie ou au sens de la Convention de Varsovie modifiée par le Protocole de la Haye	Montant conforme aux dispositions de l'article 22 de la Convention de Varsovie ou tout montant plus élevé souscrit par le transporteur aux termes de cet article,
(ii) responsabilité civile et pour dommages matériels	$250,000 par sinistre;

(*d*) where the licensee is licensed to carry goods only, insurance covering risks of public liability and property damage shall be maintained by the licensee in the minimum amount of $250,000 per incident;

(*e*) the licensee shall, upon reasonable request therefor, provide and furnish transportation in accordance with the terms and conditions of its licence and shall provide adequate service, equipment and facilities in connection with such transportation;

(*f*) where the licensee is a Class 1, 2, 8 or 9-2 air carrier, it shall also provide reasonable through service to connect with other air carriers; and

(*g*) the licensee shall not publish any statement that is false or misleading

(i) in any advertisement, timetable, official airline guide or any other document available to the public, or

(ii) without limiting the generality of subparagraph (i), respecting

(A) traffic, tolls, tariffs or schedules of aircraft regularity between points authorized to be served,

(B) the commercial air service authorized,

(C) equipment operated, or

(D) the quality of the service provided.

(2) Class 7 Specialty licences shall be subject, in addition to the terms and conditions contained in subsection (1), to the condition that the licensee shall not transport persons or goods, except

(*a*) as required to perform the service authorized by the licence; or

(*b*) in case of accident, serious illness, catastrophe or other emergency.

(3) Class 9-4 International non-scheduled charter licences issued to foreign air carriers operating aircraft in Group A, B or C shall, in addition to the terms and conditions contained in subsection (1), be subject to the following terms and conditions:

d) lorsque le permis du titulaire ne l'autorise à transporter que des marchandises, l'assurance couvrant sa responsabilité civile et les dommages matériels doit comporter au moins $250,000 par sinistre;

e) le titulaire doit répondre aux demandes raisonnables de transport conformément aux termes et conditions de son permis et doit fournir le service, le matériel et les installations appropriés à ce transport;

f) les transporteurs aériens des classes 1, 2, 8 et 9-2 doivent en plus assurer dans une mesure raisonnable un service direct permettant la correspondance avec les autres transporteurs aériens; et

g) le titulaire ne doit pas faire des déclarations fausses ou trompeuses

(i) dans toute annonce, horaire, guide officiel de lignes aériennes ou tout autre document à la disposition du public, ni

(ii) sans restreindre la portée générale du sous-alinéa (i), des déclarations fausses ou trompeuses qui concernent

(A) le trafic, les taux, tarifs ou horaires des vols réguliers reliant les points qu'il est autorisé à desservir,

(B) le service aérien autorisé,

(C) le matériel utilisé, ou

(D) la qualité du service fourni.

(2) Pour ce qui est des permis visant les services spécialisés de la classe 7, en plus d'être soumis aux conditions énoncées au paragraphe (1), il est interdit au titulaire de permis de transporter des personnes ou des marchandises, sauf

a) pour les besoins du service qu'il est autorisé à exploiter en vertu de son permis; ou

b) en cas d'accident, de maladie grave, de catastrophe ou dans tout autre cas d'urgence.

(3) En ce qui concerne les permis visant les services d'affrètement internationaux sans horaire fixe de la classe 9-4 délivrés aux transporteurs aériens étrangers qui exploitent des aéronefs des groupes A, B et C, en plus d'être soumis aux conditions énoncées au paragraphe (1), ils sont soumis aux conditions suivantes:

(*a*) on any flight involving passengers destined to more than one place in that part of Canada to which the licensee is authorized to operate, the licensee may disembark each passenger at the place to which such passenger is destined;

(*b*) on any flight involving the return to the country of origin of passengers who were individually disembarked at various places in Canada under paragraph (*a*), the licensee may on the same returning flight embark each passenger at the same place at which such passenger originally disembarked or may embark all or any number of such passengers at any of the places at which any of the passengers were disembarked;

(*c*) the licensee, in addition to any mandatory stops, may stop at any intermediate place in Canada

(i) to satisfy technical operational requirements of the flight, or

(ii) to permit passengers entering Canada to purchase fishing and hunting licences, camping necessities and other like items for their own personal use or consumption; and

(*d*) subject to paragraphs (*a*) to (*c*), the licensee shall not carry traffic between places in Canada.

a) dans un vol qui comprend des passagers qui ont pour destination divers endroits dans la partie du Canada que le titulaire est autorisé à desservir, le titulaire peut déposer chaque passager à son propre point de destination;

b) dans un vol comportant le retour dans leur pays d'origine de passagers déposés individuellement en divers points du Canada, comme l'autorise l'alinéa *a*), le titulaire peut, lors du même vol de retour, prendre les passagers individuellement aux points où ils sont individuellement descendus et il peut en outre prendre un certain nombre de passagers ou la totalité des passagers à un point quelconque où l'un de ces derniers a été déposé à l'aller;

c) le titulaire du permis peut, en plus d'effectuer les escales obligatoires, faire escale à tout point intermédiaire au Canada

(i) pour les besoins techniques du vol, ou

(ii) pour permettre aux passagers qui entrent au Canada de se procurer des permis de chasse ou de pêche, des articles de camping ou autres articles semblables, pour leur propre usage ou consommation; et

d) sous réserve des alinéas *a*) à *c*), il est interdit au titulaire de transporter des personnes, des marchandises ou du courrier d'un point à l'autre du Canada.

(4) Where the licence of a Class 4 air carrier denotes an area or a base as its protected base in respect of a specified group or specified groups of aircraft, the licence of every other Class 4 air carrier, other than an air carrier whose licence denotes the same area or base as its protected base in respect of the specified group or specified groups of aircraft, shall, in addition to the terms and conditions contained in subsection (1), be subject to the following terms and conditions:

(*a*) the air carrier shall not carry traffic from the protected base by means of aircraft of the specified group or specified groups except where

(i) the air carrier's base is located within the protected base and the traffic is carried from the air carrier's base,

(ii) the traffic is carried directly or through intermediate points to the air carrier's base,

(iii) the same traffic is carried into and out of the protected base and both the inbound and outbound flights are operated under a single charter,

(iv) in the case of an emergency, the flight is required for reasons of public health or safety, or

(v) the traffic is carried from the protected base with the written authorization of the Committee or with the written concurrence of every air carrier whose licence denotes the same area or base as its protected base in respect of the specified group or specified groups of aircraft; and

(*b*) an air carrier, when carrying traffic under an exception set out in paragraph (*a*), is exempt from the *Class 4 Positioning Charges Regulations*.

(4) Lorsque le permis d'un transporteur aérien de classe 4 qualifie une zone ou une base, de base protégée de ce transporteur aérien à l'égard d'un ou de plusieurs groupes spécifiés d'aéronefs, le permis de tout autre transporteur aérien de classe 4, sauf si la même zone ou base y est qualifiée de base protégée du transporteur à l'égard de ce ou ces groupes spécifiés d'aéronefs, est soumis à la fois aux conditions prévues au paragraphe (1) et aux conditions suivantes:

a) le transporteur aérien ne doit pas effectuer de transport, à partir de la base protégée, au moyen d'aéronefs du ou des groupes spécifiés, sauf dans les cas suivants:

(i) lorsque la base du transporteur aérien est située dans les limites de la base protégée et que le transport est effectué à partir de la base du transporteur aérien,

(ii) lorsque le transport est effectué, directement ou par des points intermédiaires, à destination de la base du transporteur aérien,

(iii) lorsque les mêmes personnes ou marchandises sont transportées à l'aller vers la base et au retour et que les vols d'aller et de retour sont effectués dans le cadre d'un même contrat d'affrètement,

(iv) lorsque, en cas d'urgence, le vol est nécessaire pour des raisons de santé ou de sécurité publiques, ou

(v) lorsque le transport est effectué à partir de la base protégée avec l'autorisation écrite du Comité ou avec l'accord écrit de chaque transporteur aérien dont le permis qualifie la même zone ou base, de base protégée du transporteur aérien à l'égard du ou des groupes spécifiés d'aéronefs; et

b) le transporteur aérien qui transporte des personnes ou des marchandises en vertu d'une exception prévue à l'alinéa *a*) est soustrait à l'application du *Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4)*.

(5) Every application for a Class 4 licence denoting, or an amendment to a Class 4 licence to denote, an area or base as a protected base shall be advertised by the applicant at its own expense by publication in the *Canada Gazette* and in such other manner as the Committee may direct in order to afford any interested person an opportunity to support, oppose or modify the application.

(5) Toute requête en délivrance ou modification de permis de classe 4 dans laquelle le requérant demande qu'une zone ou base soit qualifiée de base protégée dans son permis, doit être publiée par le requérant, à ses frais, dans la *Gazette du Canada* et de toute autre manière que le Comité pourra prescrire afin de donner à tous les intéressés la possibilité d'appuyer, de contester ou de faire modifier la requête.

PART III

CHANGES OF CONTROL, CONSOLIDATIONS, MERGERS, LEASES AND TRANSFERS

21. No person shall enter into a transaction that is intended to or would result in a change of control, consolidation, merger, lease or transfer of any commercial air service or of any air carrier unless he complies with section 22.

22. (1) Any person who proposes to enter into a transaction described in section 21 shall give notice of such proposed transaction to the Committee.

(2) Subject to subsection (4), where section 27 of the *National Transportation Act* applies to a transaction described in section 21, the provision of that Act shall be complied with.

(3) Subject to subsection (4), where section 27 of the *National Transportation Act* does not apply to a transaction described in section 21, the provisions of section 27 of that Act shall be complied with as though that section did apply to that transaction, subject to such modifications as the circumstances require, except that the Committee may proceed to investigate the transaction even if no objection is received.

(4) The Committee may, following receipt of notice of a transaction described in section 21, require the person referred to in subsection (1) to file with the Secretary such information and documents as will enable the Committee to determine whether the transaction will unduly restrict competition or otherwise be prejudicial to the public interest.

PARTIE III

CHANGEMENTS DE CONTRÔLE FINANCIER, UNIFICATIONS, FUSIONS, LOCATIONS ET TRANSFERTS

21. Doit se soumettre aux conditions visées à l'article 22, quiconque entend se livrer à une opération dont le but est, ou dont résulterait un changement de contrôle financier, l'unification, la fusion, la location ou le transfert d'un service aérien commercial ou d'un transporteur aérien.

22. (1) Toute personne qui se propose de se livrer à une des opérations décrites à l'article 21 doit donner avis de ce projet au Comité.

(2) Sous réserve du paragraphe (4), lorsqu'une opération dont il est question à l'article 21 tombe sous le coup de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*, il est obligatoire de se conformer aux dispositions de cette loi.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), lorsqu'une opération dont il est question à l'article 21 ne tombe pas sous le coup de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*, les dispositions de cet article s'appliquent *mutatis mutandis* à l'opération projetée, sauf que le Comité peut instituer une enquête sur cette opération, même s'il n'y a aucune opposition.

(4) Le Comité peut, sur réception d'un avis d'opération décrite à l'article 21, exiger de la personne dont il est question au paragraphe (1) qu'elle dépose chez le Secrétaire les informations ou documents de nature à permettre au Comité de déterminer si l'opération pourrait réduire indûment la concurrence ou porter autrement préjudice à l'intérêt public.

PART IV

INTERNATIONAL CHARTERS

Interpretation

23. In this Part,

"accommodation" means sleeping facilities provided on a commercial basis to the general public; (*logement*)

"back-to-back flights" means a series of operationally interrelated return charters where traffic carried outbound is returned on an inbound flight of a subsequent return operation the outbound flight of which was used to transport other outbound return traffic in that series and includes the last return operation in the series transporting only inbound traffic previously carried outbound on a flight in the series; (*vols d'affrètement en circuit*)

PARTIE IV

AFFRÈTEMENTS INTERNATIONAUX

Interprétation

23. Dans la présente partie,

«affrètement à but commun» ou «CPC» désigne un vol d'affrètement aller-retour en provenance du Canada où un ou plusieurs affréteurs louent toutes les places à bord d'un aéronef afin d'assurer le transport aérien à un prix par place

a) à destination et en provenance d'un événement CPC, ou

b) relativement à un programme éducatif CPC; (*common purpose charter* ou *CPC*)

"common purpose charter" or "CPC" means a return passenger charter originating in Canada where one or more charterers contract for the entire capacity of an aircraft in order to provide air transportation at a price per seat

(*a*) to and from a CPC event, or

(*b*) in connection with a CPC educational program; (*affrètement à but commun* or *CPC*)

"CPC event" means a presentation, performance, exhibition, competition, gathering or activity that

(*a*) is of apparent and considerable significance unrelated to the general interest inherent in travel, and

(*b*) is not being created or organized for the primary purpose of generating charter air traffic; (*événement CPC*)

"CPC educational program" means a program for educational purposes organized with the written concurrence of the appropriate school authorities for the exclusive benefit of full time elementary or secondary school students or both of the schools participating, who are accompanied by educational staff of those schools or parents of participating students as leaders or chaperones, in the proportion of one leader or chaperone for not more than 20 and not less than 10 such students; (*programme éducatif CPC*)

"destination" means the point to which the passengers or goods to be transported on a charter flight are bound; (*destination*)

"eligible list" means a register, maintained by the Secretary, listing foreign air carriers that may apply to the Committee to operate international charter flights; (*liste d'admissibilité*)

"entity charter" means a charter in which

(*a*) the cost of transportation of passengers or goods is paid by one person, company or organization without any contribution, direct or indirect, from any other person, and

(*b*) no charge or other financial obligation is imposed on any passenger as a condition of carriage or otherwise in connection with the trip; (*affrètement sans participation*)

"fifth freedom" means the privilege of a foreign air carrier operating a charter to take on or put down in Canada persons or goods destined to, or coming from, the territory of a country other than that of the foreign air carrier; (*cinquième liberté*)

"fourth freedom" means the privilege of a foreign air carrier operating a charter to take on in Canada persons or goods destined to the territory of the country of the foreign air carrier and includes the privilege to put down such persons in Canada upon return from that country; (*quatrième liberté*)

"inclusive tour" or "tour" means a round or circle trip performed in whole or in part by air for an inclusive tour price for the period the participants are away from the starting point of the journey; (*voyage tout compris*)

"inclusive tour charter" or "ITC" means a charter under which an air carrier contracts with one or more tour operators to charter the entire capacity of an aircraft, for resale

«affrètement pour voyage tout compris» ou «AVTC» désigne un affrètement selon un contrat passé entre un transporteur aérien et un ou plusieurs organisateurs de voyages qui louent la capacité entière d'un aéronef en vue de la louer à leur tour par place à un prix de voyage tout compris; (*inclusive tour charter* ou *ITC*)

affrètement sans participation» désigne un affrètement aux termes duquel

a) le coût du transport des passagers ou des marchandises est payé par une seule personne, une seule société ou un seul organisme et n'est pas partagé, ni directement ni indirectement, par aucune autre personne, et

b) aucun droit ou autre obligation financière n'est imposé à l'un quelconque des passagers comme condition de transport ou pour un élément quelconque du voyage; (*entity charter*)

«autorisation» signifie un document écrit, délivré par le Comité, qui autorise un transporteur aérien inscrit sur la liste d'admissibilité ou détenteur d'un permis de classe 9-4, valide et en vigueur, pour le vol projeté, ou la série de vols, à exploiter, en conformité des règlements applicables, le vol ou la série de vols internationaux d'affrètement prévus par l'autorisation; (*permit*)

«autres services et facilités» désigne les services supplémentaires compris dans le programme et le prix du voyage et dont la valeur ne doit pas être inférieure en moyenne à $1.50 pour chaque jour de voyage. Ils peuvent comprendre, un sus du logement prévu, les promenades-visites, les excursions locales sur terre ou sur l'eau, effectuées aux points de destinations ou des repas en sus de ceux qui doivent être prévus en vertu du présent article; *(other services and facilities)*

«cinquième liberté» désigne le privilège d'un transporteur aérien étranger exploitant un vol d'affrètement d'embarquer ou de débarquer au Canada des personnes ou des marchandises en provenance ou à destination d'un pays tiers; (*fifth freedom*)

«destination» désigne le point auquel doivent être transportés les passagers ou les marchandises qui font l'objet du vol d'affrètement; (*destination*)

«événement CPC» désigne une présentation, un spectacle, une exposition, une compétition, un rassemblement ou une activité

a) dont l'importance manifeste et considérable n'est pas liée à l'intérêt général inhérent aux voyages, et

b) n'est pas mis sur pied ni organisé dans le but premier d'engendrer du trafic aérien d'affrètement; (*CPC event*)

«groupe effectuant un voyage tout compris» désigne un groupe de personnes réunies à un même point par un organisateur de voyage pour faire, en tant que groupe, un voyage tout compris; (*inclusive tour group*)

«liste d'admissibilité» désigne un registre, tenu par le Secrétaire, de tous les transporteurs aériens étrangers qui peuvent demander au Comité l'autorisation d'exploiter des vols d'affrètement internationaux; (*eligible list*)

«logement» désigne une chambre mise à la disposition du public à des fins commerciales; (*accommodation*)

by the tour operator or operators at a per seat inclusive tour price; (*affrètement pour voyage tout compris*)

"inclusive tour group" means a group of persons assembled at a point by a tour operator for the purpose of participating as a unit in an inclusive tour; (*groupe effectuant un voyage tout compris*)

"inclusive tour price" includes, for an inclusive tour group, the cost of

(*a*) transportation,

(*b*) accommodation, and

(*c*) all other services and facilities in the tour program; (*prix du voyage tout compris*)

"origin" means the point from which a charter flight commences with the passengers or goods to be transported; (*origine*)

"other services and facilities" means additional features that are included in the tour program and price, the cost of which shall not be less than an average sum of $1.50 for each day of the tour, and that may consist of such services as sightseeing, local ground or water tours at destination points, or meals, in addition to accommodation; (*autres services et facilités*)

"permit" means a written approval issued by the Committee authorizing an air carrier on the eligible list or holding a subsisting Class 9-4 licence valid for the proposed flight or series of flights to operate, subject to compliance with applicable regulations, the international charter flight or series of international charter flights specified in the permit; (*autorisation*)

"territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction or trusteeship of a country, as well as territorial waters adjacent thereto, and any reference to a country shall be construed, where applicable, as a reference to such territory of that country and any reference to a geographical area comprising several countries shall be construed, where applicable, as a reference to the aggregate of the respective territories of the countries constituting that geographical area; (*territoire*)

"third freedom" means the privilege of a foreign air carrier operating a charter to put down in Canada persons who or goods that originated in the territory of the country of the foreign air carrier and includes the privilege to take on such persons in Canada for the purpose of returning them to that territory; (*troisième liberté*)

"tour operator" means a charterer with whom an air carrier has contracted to charter an aircraft in whole or in part for the purpose of operating an inclusive tour; (*organisateur de voyages*)

"transportation", for an inclusive tour group, means the transport of the tour participants and their personal baggage by air or other modes between

(*a*) all points in the tour itinerary, and

(*b*) airports or surface terminals and the location where accommodation is provided in the tour itinerary other than the point of origin. (*transport*)

«organisateur de voyages» désigne l'affréteur avec qui un transporteur aérien s'est engagé, par contrat, à fréter tout ou partie d'un aéronef, pour effectuer un voyage tout compris; (*tour operator*)

«origine» désigne le point de départ du vol d'affrètement, où sont pris les passagers ou chargées les marchandises à transporter; (*origin*)

«prix du voyage tout compris» pour un groupe effectuant un tel voyage, comprend le coût

a) du transport,

b) du logement, et

c) de tous les autres services et facilités inclus dans le programme du voyage; (*inclusive tour price*)

«programme éducatif CPC» désigne un programme à but éducatif organisé avec l'approbation écrite des autorités scolaires compétentes au bénéfice exclusif des élèves à plein temps du primaire ou du secondaire, ou des deux, des écoles participantes, accompagnés d'éducateurs de ces écoles ou de parents des participants, à titre de moniteurs ou de surveillants, selon une proportion de un moniteur ou surveillant pour au plus 20 ou au moins 10 élèves; (*CPC educational programme*)

«quatrième liberté» désigne le privilège d'un transporteur aérien étranger d'embarquer au Canada des personnes ou des marchandises à destination du territoire de son pays d'origine et notamment le privilège de débarquer au Canada ces personnes, à leur retour; (*fourth freedom*)

«territoire» désigne les étendues de terre, y compris les eaux territoriales adjacentes, qui relèvent de la souveraineté, de la juridiction ou de l'administration d'un État, et toute mention d'un État doit s'interpréter, s'il y a lieu, comme une mention du territoire de cet État et toute mention d'une zone géographique qui comprend plusieurs États doit s'interpréter, s'il y a lieu, comme une mention de l'ensemble des territoires respectifs des États qui composent cette zone géographique; (*territory*)

«transport» désigne, à l'égard d'un groupe effectuant un voyage tout compris, le transport aérien ou par tout autre moyen des participants au voyage et de leurs bagages personnels entre

a) tous les points de l'itinéraire du voyage, et

b) les aéroports ou les gares de transport terrestre et l'endroit où le logement est fourni, à tous les points de l'itinéraire du voyage autres que le point d'origine; (*transportation*)

"troisième liberté" désigne le privilège d'un transporteur étranger exploitant un vol d'affrètement de débarquer au Canada des personnes ou des marchandises embarquées dans le pays de ce transporteur et notamment celui de les embarquer au Canada pour les retourner dans ce pays; (*third freedom*)

«vols d'affrètement en circuit» désigne une série de vols d'affrètement aller-retour enchaînés, au cours de laquelle les personnes transportées sur un vol aller reviennent au pays sur un vol d'affrètement subséquent dont la liaison aller transportait des personnes voyageant en aller-retour dans le cadre

de ladite série et inclut le dernier vol de retour de cette dernière sur lequel ne seront ramenées au pays que les personnes déjà transportées sur un vol d'aller de ladite série; (*back-to-back flights*)

«voyage tout compris» ou «voyage» désigne un voyage aller-retour ou un voyage circulaire dont la totalité ou une partie est effectuée par air, offert pour un prix global et pour la période comprise entre la date de départ et celle du retour au point de départ. (*inclusive tour* ou *tour*)

(2) The definitions "inclusive tour price" and "other services and facilities" are revoked effective May 15, 1979.

(2) Les définitions «prix du voyage tout compris» et «autres services et avantages» seront abrogées à compter du 15 mai 1979.

Departures

24. (1) Subject to subsections (2) and (3), the Committee may, by special permission, authorize a departure from any provision of this Part upon receipt of an application in writing or by telegram addressed to the Secretary, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission, setting out fully the departure desired and the reasons therefor and giving the reference to the pertinent provisions of this Part.

Dérogations

24. Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le Comité peut, au moyen d'une autorisation spéciale, consentir à la dérogation à toute disposition de la présente partie après réception d'une requête en ce sens adressée par écrit ou par télégramme au Secrétaire du Comité des transports aériens, de la Commission canadienne des transports. Dans cette requête doivent être énoncés explicitement la nature et les motifs de la dérogation demandée, ainsi que les références aux dispositions pertinentes de la présente partie.

(2) The Committee shall not grant any exemption from any of the following requirements:

(*a*) in respect of ITC'S

(i) that the full capacity of the aircraft be chartered,

(ii) that full payment for the total capacity of the aircraft be made, and

(iii) that accommodation be provided in accordance with the provisions of subparagraph 50(3)(*d*)(ii);

(*b*) in respect of ABC's

(i) that the full capacity of the aircraft be chartered,

(ii) that full payment for the total capacity of the aircraft be made,

(iii) that each charterer contract for at least 40 seats, and

(iv) that the portion of the deposit referred to in paragraph 63(1)(*g*) be paid; and

(*c*) in respect of CPC's

(i) that the full capacity of the aircraft be chartered, and

(ii) that full payment for the total capacity of the aircraft be made.

(2) Le Comité n'accorde aucune dispense aux prescriptions suivantes:

a) relativement aux AVTC

(i) que la capacité entière de l'aéronef soit affrétée,

(ii) que le prix total de la capacité entière de l'aéronef soit payé, et

(iii) que le logement soit fourni conformément aux dispositions du sous-alinéa 50(3)(*d*)(ii);

b) relativement aux ABC

(i) que la capacité entière de l'aéronef soit affrétée,

(ii) que le prix total de la capacité entière de l'aéronef soit payé,

(iii) que chaque affréteur traite pour au moins 40 places, et

(iv) que la fraction de l'acompte prévu à l'alinéa 63 soit versée; et

c) relativement aux CPC

(i) que la capacité entière de l'aéronef soit affrétée, et

(ii) que le prix total de la capacité entière de l'aéronef soit payé.

(3) The Committee shall not authorize a departure from any of the provisions of subsection 36(3) unless the Committee is satisfied that

(*a*) the CPC event is of such a nature that the needs of the public for air transportation to and from the event would not be adequately served unless a departure was granted; and

(*b*) the proposed operation cannot reasonably be performed under any other category of charter commercial air service provided for in these Regulations.

(3) Le Comité n'autorise aucune dérogation à toute disposition du paragraphe 36 à moins qu'il ne soit convaincu que

a) les besoins en transport aérien du public à destination et en provenance de l'événement ne pourraient être convenablement satisfaits, à cause de la nature de l'événement CPC, à moins qu'une dérogation ne soit autorisée; et

b) l'exploitation projetée ne peut être raisonnablement exécutée en vertu de toute autre catégorie de service aérien commercial d'affrètement prévue au présent règlement.

DIVISION I

ELIGIBLE LIST OF AIR CARRIERS

25. Subject to subsection 30(2), the Secretary shall place on the eligible list the name of every foreign air carrier holding a valid and subsisting Class 8 licence.

26. (1) Every foreign air carrier, other than a Class 8 carrier, desiring to be placed on the eligible list, shall make a written application therefor to the Committee.

(2) The Secretary shall not place on the eligible list the name of any carrier applying pursuant to subsection (1) unless

(*a*) the Committee is satisfied that

(i) Canadian air carriers are afforded reasonable reciprocity in international charter operations in the applicant's home country, and

(ii) the applicant is operationally and financially capable of performing charter flights; and

(*b*) the applicant provides the Committee with the following information:

(i) the full name and address of the carrier,

(ii) if the carrier is a corporation, the names of its principal officers and its legal status in its home country,

(iii) if the carrier is a partnership, the names of its partners and the legal status of the partnership in its home country,

(iv) documentary evidence establishing that the carrier is authorized in its home country to operate the type of service for which authorization is sought in Canada,

(v) a certificate from the carrier's insurers setting out insurance coverage and evidencing compliance with the minimum insurance requirements specified in section 20,

(vi) an up-to-date narrative description of the plan by which the carrier proposes to operate the charters for which application is to be made, which description shall satisfy the Committee that the carrier has the capacity in all respects to perform the charters and shall include details of arrangements made to provide for unforeseen service interruption or other emergencies that might tend to result in serious delay to charter groups,

(vii) a description of the arrangements by which the carrier proposes to protect advance payments under charter contracts as required by paragraph 33(2)(*g*), together with a letter of intent or other form of offer to enter into such arrangements from a Canadian bank, trust company, financial institution, bonding or insurance company acceptable to the Committee,

(viii) in respect of the carrier's latest financial year, a copy of the financial statements duly approved by the board of directors or other executive body and the auditor's report, and

(ix) a statement of the policy of the carrier's home country in respect of international charter operations by Canadian air carriers into and out of that country.

SECTION I

LISTE D'ADMISSIBILITÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

25. Sous réserve du paragraphe 30(2), le Secrétaire doit porter sur la liste d'admissibilité le nom de tout transporteur aérien étranger titulaire d'un permis de classe 8 valide et en vigueur.

26. (1) Tout transporteur aérien étranger, n'appartenant pas à la classe 8, qui désire voir son nom figurer sur la liste d'admissibilité doit en faire la demande, par écrit, au Comité.

(2) Le Secrétaire n'inscrit sur la liste d'admissibilité le nom d'un transporteur qui présente une demande conformément au paragraphe (1), que si

a) à la satisfaction du Comité,

(i) les transporteurs aériens canadiens jouissent de conditions raisonnables de réciprocité en matière d'affrètements internationaux dans le pays d'origine du requérant, et

(ii) le requérant possède les moyens financiers et techniques nécessaires pour effectuer des vols d'affrètement; et

b) le requérant fournit au Comité les renseignements suivants:

(i) les nom et adresse, au complet, du transporteur,

(ii) si le transporteur est une corporation, le nom de ses principaux dirigeants et son statut juridique dans son pays d'origine,

(iii) si le transporteur est une société, le nom des associés et son statut juridique dans son pays d'origine,

(iv) une preuve par écrit attestant que le transporteur est autorisé, dans son pays d'origine, à exploiter le genre de service qu'il demande à exploiter au Canada,

(v) un certificat des assureurs du transporteur indiquant le montant de l'assurance et attestant que le transporteur répond aux exigences minimales d'assurance prévues à l'article 20,

(vi) un plan chronologique des vols d'affrètement que le transporteur se propose d'effectuer et pour lesquels il doit demander l'autorisation du Comité. Ce plan doit établir, à la satisfaction du Comité, que le transporteur possède, à tous égards, la capacité d'exploiter les vols d'affrètement en question et doit exposer en détail les mesures prises pour parer à toute interruption de service fortuite ou autres situations critiques qui pourraient occasionner de sérieux retards pour les groupes affréteurs,

(vii) un énoncé des dispositions par lesquelles le transporteur entend protéger les avances faites aux termes des contrats d'affrètement, comme l'exige l'alinéa 33(2)(*g*), ainsi qu'une déclaration d'intention, ou une autre forme d'offre de donner suite à ces dispositions émanant d'une banque, d'un établissement financier, d'une compagnie de fiducie, de garantie ou d'assurances canadienne que le Comité juge acceptable,

(viii) pour le dernier exercice financier du transporteur, une copie des états financiers, dûment approuvée par le conseil d'administration ou autre organe exécutif, ainsi que les rapports du vérificateur, et

(ix) un exposé de la politique de l'État d'origine du transporteur en matière d'affrètements internationaux

effectués par les transporteurs aériens canadiens au départ ou à destination de cet État.

(3) Every air carrier, other than a Class 8 carrier, whose name is on the eligible list shall,

(*a*) where any change occurs in respect of information provided by it as required by subparagraphs (2)(*b*)(i) to (vii) and subparagraph (2)(*b*)(ix), notify the Committee in writing of such change; and

(*b*) within six months of the end of each of the carrier's financial year, provide the Committee, in respect of the carrier's latest financial year, with copies of the financial statements duly approved by the board of directors or other executive body and the auditor's report.

(3) Tout transporteur aérien, n'appartenant pas à la classe 8, dont le nom figure sur la liste d'admissibilité doit

a) informer le Comité, par écrit, de toute modification aux renseignements fournis aux termes des alinéas (2)*b*)(i) à (vii) et (2)*b*)(ix); et

b) dans les six mois suivant la fin de chaque exercice financier, faire parvenir au Comité des copies des états financiers du dernier exercice financier, dûment approuvées par le conseil d'administration ou autre organe exécutif, ainsi que le rapport du vérificateur.

27. An air carrier on the eligible list may apply to the Committee for permits to operate international charter flights other than

(*a*) fourth freedom ABC or ITC flights; or

(*b*) third freedom or fourth freedom flights governed by the provisions of an international agreement or convention to which Canada and the home country of the air carrier are both parties.

27. Un transporteur aérien dont le nom figure sur la liste d'admissibilité peut demander au Comité des permis d'exploitation de vols d'affrètement internationaux autres que

a) des vols ABC ou AVTC en quatrième liberté; ou

b) des vols en troisième ou quatrième liberté régis par les dispositions d'un accord ou d'une convention internationale auxquels sont parties le Canada et le pays d'origine du transporteur.

28. Every air carrier shall, before applying for a permit or a licence, as the case may be, to perform an international air charter service,

(*a*) file a tariff covering such service; and

(*b*) satisfy the Committee that it has a valid and subsisting operating certificate issued by the Minister certifying that the holder is adequately equipped and able to conduct a safe operation as an air carrier.

28. Avant de demander une autorisation ou un permis en vue d'exploiter un service d'affrètement international, un transporteur aérien doit

a) déposer un tarif applicable à un tel service; et

b) établir, à la satisfaction du Comité, qu'il possède un certificat dit d'exploitation, valable et en vigueur, délivré par le Ministre et attestant que le titulaire possède l'équipement nécessaire et est en mesure d'assurer en toute sécurité les opérations d'un transporteur aérien.

29. (1) A foreign air carrier is exempt from the operation of subsection 16(3) of the Act when applying to the Committee for a Class 9-4 licence for the purpose of operating entity charters and CPC's pursuant to the provisions of Division II or III between Canada and the territory of the applicant's state, if that air carrier, on December 23, 1977

(*a*) was on the current eligible list and has not been removed therefrom; or

(*b*) held a subsisting Class 9-4 ABC licence.

29. (1) Un transporteur aérien étranger est exempté de l'application du paragraphe 16(3) de la Loi lorsqu'il demande au Comité un permis de la classe 9-4 afin d'exploiter les affrètements sans participation et les CPC conformément aux sections II ou III, entre le Canada et l'État du requérant, à condition que le 23 décembre 1977, ce transporteur aérien

a) ait été inscrit sur la liste d'admissibilité en vigueur et que son nom n'ait pas été rayé de cette liste; ou

b) détienne un permis ABC de la classe 9-4 en vigueur.

(2) A foreign air carrier is exempt from the operation of subsection 16(3) of the Act when applying to the Committee for a Class 9-4 licence for the purpose of operating ITC's pursuant to the provisions of Division V or VI between Canada and the territory of the applicant's state, if that air carrier,

(*a*) on December 23, 1977,

(i) was on the current eligible list and has not been removed therefrom, or

(ii) held a subsisting Class 9-4 ABC licence; and

(*b*) operated at least one ITC originating in Canada in the period 1974 to 1977.

(2) Un transporteur aérien étranger est exempté de l'application du paragraphe 16(3) de la Loi lorsqu'il demande au Comité un permis de la classe 9-4 afin d'exploiter les AVTC conformément aux sections V ou VI entre le Canada et l'État du requérant, à condition que ce transporteur aérien,

a) au 23 décembre 1977,

(i) ait été inscrit sur la liste d'admissibilité en vigueur et que son nom n'ait pas été rayé de cette liste, ou

(ii) détienne un permis ABC de la classe 9-4 en vigueur; et

b) ait effectué au moins un AVTC en provenance du Canada au cours de la période de 1974 à 1977.

(3) This section is revoked effective December 31, 1979.

(3) Le présent article sera abrogé à compter du 31 décembre 1979.

30. (1) Where the licence of an air carrier whose name is on the eligible list is cancelled or suspended, the name of the carrier shall forthwith be removed from the eligible list.

(2) Where, after giving a reasonable opportunity to be heard to an air carrier whose name is on the eligible list, the Committee is of the opinion that

(*a*) the air carrier has violated any of these Regulations or is no longer operationally or financially capable of performing charter flights, or

(*b*) Canadian air carriers are not afforded reasonable reciprocity in international charter operations in the country of the air carrier,

the name of that air carrier shall be removed from the eligible list for such period of time as the Committee may direct.

31. (1) Upon receipt of an application that satisfies the applicable requirements of these Regulations and is made pursuant to section 27 by an air carrier on the eligible list for a permit to operate a CPC or an entity charter originating in Canada, the Committee shall advise thereof all Canadian air carriers holding a subsisting Class 9-4 licence valid for the proposed charter by making details of the application available to those air carriers.

(2) Each air carrier advised pursuant to subsection (1) shall notify the Committee in writing within 7 days of the receipt of the Committee's advice, or within such other times as the Committee may prescribe in the advice, specifying the departures it may propose from the details of the application described in that subsection, if it is willing and able to undertake

(*a*) all charters set out in that advice, proposed to be operated as a series of back-to-back flights; or

(*b*) any charter set out in that advice, proposed to be operated in a manner other than that described in paragraph (*a*).

(3) Where an air carrier advised pursuant to subsection (1) notifies the Committee in compliance with the provisions of subsection (2), and the substitution of the notifying air carrier for the foreign air carrier in the charter applied for is satisfactory to the Committee, no permit shall be issued to the foreign air carrier in respect of any such charter.

(4) Where a notification described in subsection (3) is received by the Committee

(*a*) from an air carrier holding a valid and subsisting Class 8 licence; and

(*b*) the notification is in respect of a charter which is proposed to be operated between a point in Canada and a point in a foreign country that are both named on the licence referred to in paragraph (*a*), no permit to perform that charter shall be granted to any air carrier other than the Class 8 air carrier.

30. (1) Lorsque le permis d'un transporteur aérien dont le nom est inscrit sur la liste d'admissibilité est annulé ou suspendu, le Secrétaire doit sur-le-champ rayer de cette liste le nom du transporteur aérien.

(2) Si, après avoir fourni à un transporteur aérien dont le nom figure sur la liste d'admissibilité, la possibilité raisonnable d'être entendu, le Comité estime que

a) le transporteur aérien a violé l'un de ces règlements ou n'a plus les moyens techniques ou financiers voulus pour exploiter des vols d'affrètement, ou

b) les transporteurs aériens canadiens ne bénéficient pas de conditions de réciprocité raisonnables à l'égard des affrètements internationaux dans le pays d'origine du transporteur dont le nom est inscrit sur la liste d'admissibilité,

le nom de ce transporteur est radié de la liste d'admissibilité pour une durée que le Comité peut déterminer.

31. (1) Après avoir reçu une requête qui satisfait aux exigences applicables du présent règlement et qui est présentée conformément à l'article 27 par un transporteur aérien dont le nom figure sur la liste d'admissibilité et qui veut obtenir l'autorisation d'exploiter un CPC ou un affrètement sans participation en provenance du Canada, le Comité devra en informer tous les transporteurs aériens canadiens détenant un permis de la classe 9-4 valide et en vigueur pour effectuer l'affrètement projeté en mettant à la disposition desdits transporteurs aériens les détails concernant ladite requête.

(2) Chaque transporteur aérien ainsi informé en application du paragraphe (1) doit faire connaître au Comité, par écrit, dans les 7 jours qui suivent la date de réception de l'avis donné par le Comité ou dans le délai prescrit dans ledit avis par ce dernier, spécifiant toutes dérogations projetées aux détails de la requête décrite audit paragraphe, s'il est désireux et capable d'exécuter

a) tous les affrètements énoncés dans ledit avis, que l'on se propose d'exploiter comme une série de vols d'affrètement en circuit; ou

b) tout affrètement énoncé dans ledit avis, que l'on se propose d'exploiter autrement que de la manière décrite à l'alinéa *a*).

(3) Lorsque le Comité reçoit, d'un transporteur aérien informé en application du paragraphe (1), une notification conformément au paragraphe (2), et que la substitution dudit transporteur aérien au transporteur aérien étranger à l'égard de l'affrètement qui a fait l'objet d'une requête satisfait le Comité, aucune autorisation ne doit être délivrée au transporteur aérien étranger relativement à cet affrètement.

(4) Lorsque le Comité reçoit une notification décrite au paragraphe (3)

a) d'un transporteur aérien détenant un permis valide et en vigueur de la classe 8; et

b) la notification concerne un vol d'affrètement que l'on se propose d'exploiter entre un point situé au Canada et un autre situé dans un pays étranger qui figurent tous deux sur le permis mentionné à l'alinéa *a*), aucune autorisation d'effectuer ce vol d'affrètement ne doit être accordée aux transporteurs aériens autres que ceux exploitant un service de la classe 8.

Division II

COMMON PURPOSE CHARTERS

32. (1) No application for a permit to operate a CPC shall be considered by the Committee unless the applicant air carrier is on the current eligible list or holds a subsisting Class 9-4 licence valid for the proposed charter.

(2) No air carrier shall operate a CPC without first obtaining a permit from the Committee therefor.

33. (1) An application for a permit to operate a CPC and any application to amend a submitted application shall be filed with the Committee by the air carrier that is to perform the outgoing portion thereof as soon as the pertinent CPC contract is signed or amended, as applicable, by the air carrier and the charterer and in any case not less than

(*a*) 30 days prior to the commencement of a CPC destined to the United States proposed to be operated by the air carrier pursuant to its valid and subsisting Class 9-4 licence; or

(*b*) 60 days prior to the commencement of a CPC other than that described in paragraph (*a*).

(2) Every application for a permit shall be made in writing and the applicant air carrier shall

(*a*) submit therewith an executed copy of the charter contract;

(*b*) give a detailed description of

(i) the CPC event, including

(A) its location, duration and character,

(B) the name or names of its organizers and sponsors, and

(C) the charge or other contribution, if any, to be made for attendance at, or participation in, the event, or

(ii) the particulars of the CPC educational program as concurred in by the appropriate school authorities and written evidence of their concurrence;

(*c*) attach samples of any documentation or other material from any source promoting or describing the CPC event or, if none, provide evidence satisfactory to the Committee that the CPC event will take place;

(*d*) specify how the charter price stated in the charter contract referred to in paragraph (*a*) was calculated;

(*e*) provide the Committee with a statement, satisfactory to the Committee, by each charterer, verified by his statutory declaration, or where the charterer is a company, by the statutory declaration of a duly authorized officer of the company, setting out

(i) the name, address, nationality and nature of business of the charterer,

(ii) where the charterer is a company, the name, address and nationality of each director of the company,

(iii) a summary of the charterer's experience relating to transportation activities including, where applicable, particulars of his membership in travel organizations, and his registration under provincial requirements for travel agents, and

Section II

AFFRÈTEMENTS À BUT COMMUN

32. (1) Aucune requête en autorisation d'exploiter un CPC ne sera examinée par le Comité à moins que le transporteur aérien requérant ne soit inscrit sur la liste d'admissibilité en vigueur ou ne détienne un permis de la classe 9-4 valide et en vigueur pour effectuer l'affrètement projeté.

(2) Il est interdit à un transporteur aérien d'effectuer un CPC sans avoir obtenu l'autorisation préalable du Comité.

33. (1) Une requête en autorisation d'exploiter un CPC et toute demande de modification d'une requête présentée doivent être déposées auprès du Comité par le transporteur aérien chargé d'effectuer l'aller d'un CPC aussitôt que le contrat CPC pertinent est signé ou modifié, selon le cas, par le transporteur aérien et l'affréteur, et dans tous les cas au moins

a) 30 jours avant le début d'un CPC à destination des États-Unis que projette d'effectuer un transporteur aérien en vertu de son permis de la classe 9-4 valide et en vigueur; ou

b) 60 jours avant le début d'un CPC autre que celui prévu à l'alinéa *a*).

(2) Toute demande d'autorisation doit être faite par écrit et le transporteur aérien intéressé doit

a) présenter en outre une copie signée du contrat d'affrètement;

b) donner une description détaillée

(*i*) de l'événement CPC, notamment

(A) le lieu, la durée et les caractéristiques,

(B) les noms des organisateurs et des parrains, et

(C) le droit ou toute autre contribution, le cas échéant, qui doit être payé pour assister ou participer à cet événement, ou

(ii) des particularités du programme éducatif CPC auquel ont adhéré les autorités scolaires compétentes et la preuve écrite de leur adhésion;

c) fournir des exemplaires de tout document ou autre matériel faisant la promotion ou la description de l'événement CPC ou, s'il n'y en a pas, prouver à la satisfaction du Comité que l'événement CPC aura lieu;

d) spécifier de quelle manière le prix d'affrètement indiqué dans le contrat d'affrètement mentionné à l'alinéa *a*) a été calculé;

e) fournir au Comité une déclaration sous forme d'attestation faite par chaque affréteur, ou, s'il s'agit d'une compagnie, par un agent dûment autorisé de cette dernière, exposant

(i) l'adresse, la nationalité et la nature des opérations commerciales de l'affréteur,

(ii) s'il s'agit d'une compagnie, l'adresse et la nationalité de chacun de ses administrateurs,

(iii) un résumé de l'expérience des affaires que possède l'affréteur dans le domaine des transports précisant, s'il y a lieu, les organisations de voyage dont il fait partie et son immatriculation aux termes des lois provinciales relatives aux agents de voyages, et

(iv) evidence of the financial responsibility of the charterer, consisting of

(A) in respect of the charterer's latest financial year, financial statements duly approved by the board of directors or other executive body, and the auditor's report,

(B) if the date of the receipt by the Committee pursuant to paragraph (*a*) of the executed copy of the charter contract is more than six months after the end of the charterer's financial year, a copy of the current financial statements signed by the charterer's principal officers,

(C) a letter from the charterer's bank stating the charterer's line of credit and the extent thereof,

(D) a description of the arrangements made by the charterer to ensure the protection of moneys paid to him in respect of CPC's during the period in which those moneys remain in his possession, and

(E) such other information as the Committee may from time to time require;

(*f*) satisfy the Committee as to

(i) the financial responsibility of the charterer,

(ii) the business experience of the charterer relating to transportation activities,

(iii) the adequacy of the arrangements referred to in clause (*e*)(iv)(D),

(iv) the ability of the charterer to successfully perform the contract,

(v) the residence of the charterer in Canada or, if the charterer is a company, its registration under the laws of Canada or any province thereof, and

(vi) the licensing or registration of the tour operator under any law of a province of Canada regulating the travel industry and requiring the tour operator to be licensed or registered in that province; and

(*g*) provide evidence, satisfactory to the Committee, that all advance payments received from all charterers under the charter contract referred to in paragraph (*a*) are fully protected for the benefit and in the name of each charterer party to that contract by one of the following arrangements for securing such advance payments:

(i) an agreement of guarantee, satisfactory to the Committee, between the air carrier responsible for the outgoing portion of the CPC and a Canadian banking, trust or financial institution acceptable to the Committee, whereby the full refund of all or part of the advances made to that carrier to which the charterer may be entitled under the contract for unperformed CPC transportation is guaranteed to be paid promptly to the charterer by the institution entering into the agreement with that air carrier,

(ii) a performance bond, satisfactory to the Committee, provided to the air carrier responsible for the outgoing portion of the CPC by a Canadian bonding or insurance company, acceptable to the Committee, under which the company agrees to refund promptly to the charterer, if that air carrier fails so to refund, all or part of the advances made to that carrier to which the charterer may

(iv) la preuve de la solvabilité de l'affréteur, et notamment

(A) les états financiers du dernier exercice financier de l'affréteur, dûment approuvés par le conseil d'administration ou autre organe exécutif, ainsi que le rapport du vérificateur,

(B) une copie des états financiers courants signée par les principaux dirigeants de l'affréteur si le Comité reçoit la copie signée du contrat d'affrètement, conformément à l'alinéa *a*), plus de six mois après la fin de l'exercice financier de l'affréteur,

(C) une lettre de la banque de l'affréteur indiquant la limite et la marge de crédits de celui-ci,

(D) un exposé des dispositions prises par l'affréteur pour garantir les sommes d'argent qui lui seront versées pour des vols CPC pendant que lesdites sommes seront en sa possession, et

(E) tout autre renseignement que le Comité peut demander de temps à autre;

f) convaincre le Comité

(i) de la solvabilité de l'affréteur,

(ii) de l'expérience des affaires que possède l'affréteur dans le domaine des transports,

(iii) de la pertinence des mesures mentionnées à la disposition *e*)(iv)(D),

(iv) de l'aptitude de l'affréteur à réaliser le contrat,

(v) de la résidence canadienne de l'affréteur ou, s'il s'agit d'une compagnie, de son immatriculation aux termes des lois fédérales ou provinciales du Canada, et

(vi) de la délivrance d'un permis à l'organisateur de voyages ou de son immatriculation en vertu de toute loi d'une province canadienne régissant l'industrie touristique et prescrivant la délivrance d'un tel permis audit organisateur ou son immatriculation dans ladite province; et

g) fournir au Comité une preuve satisfaisante que toutes les avances faites aux termes du contrat d'affrètement mentionné à l'alinéa *a*) sont pleinement protégées au profit et au nom de l'affréteur qui est partie dudit contrat par l'une des garanties ou sûretés suivantes:

(i) un accord de garantie, jugé satisfaisant par le Comité, entre le transporteur aérien chargé d'exécuter le vol d'aller d'un CPC et une institution bancaire, fiduciaire ou autre entreprise financière canadienne agréée par le Comité, par lequel le remboursement prompt et intégral de la totalité ou d'une partie des avances faites au transporteur et auquel l'affréteur peut avoir droit aux termes de son contrat pour inexécution d'un CPC, est garanti à l'affréteur par l'entreprise qui a conclu l'accord avec ce transporteur aérien;

(ii) un titre de garantie d'exécution, que le Comité juge satisfaisant, fourni au transporteur aérien chargé d'exécuter le vol d'aller d'un CPC par une compagnie de garantie ou d'assurances canadienne agréée par le Comité, et par lequel cette compagnie accepte de rembourser promptement l'affréteur, à défaut de remboursement par le transporteur, de la totalité ou d'une partie des avances faites au

be entitled under the contract for unperformed CPC transportation, or

(iii) performance insurance, satisfactory to the Committee, covering the CPC price of each CPC, whereby if the air carrier responsible for the outgoing portion of the CPC fails to perform that CPC or any part thereof, the charterer shall be reimbursed to the extent of his interest in an entitlement under the contract for the unperformed transportation portion of the contract.

(3) Any agreement or contract entered into by an air carrier to implement arrangements made under any of subparagraphs (2)(*g*)(i) to (iii) shall specify the province in Canada under the laws of which the agreement or contract is to be interpreted.

(4) In connection with arrangements made by an air carrier under any of subparagraphs (2)(*g*)(i) to (iii), the air carrier shall permit any person authorized by the Committee to inspect at any time the records maintained by the air carrier of all payments made by charterers.

(5) Every application for a permit shall be verified by affidavit or statutory declaration by an authorized officer of the applicant.

34. (1) No CPC contract between an air carrier and one or more charterers shall be entered into unless

(*a*) one charterer or all the charterers contract for the entire capacity of the aircraft to be engaged exclusively in CPC transportation; and

(*b*) each charterer contracts for at least 40 seats of the capacity of that aircraft.

(2) Every CPC contract shall specify in respect of each CPC to be operated thereunder,

(*a*) the proposed origin and destination for each CPC;

(*b*) the routing, including landings for technical purposes, if any;

(*c*) the proposed dates and times of arrival and departure in respect of the origin, destination and landings for technical purposes;

(*d*) the type, configuration and capacity of the aircraft to be used;

(*e*) the number of seats contracted for by each charterer;

(*f*) the full contract charter price, which price shall be in accordance with the terms of the air carrier's applicable tariff on file with the Committee and in effect on the date the contract is signed; and

(*g*) the price per seat described in subparagraph (3)(*a*)(ii).

(3) Every CPC contract shall contain the following terms and conditions:

(*a*) the charterer shall

(i) pay to the air carrier prior to the commencement of the outgoing portion of any CPC provided for therein the full charter price for the CPC,

(ii) charge each person to be carried on the CPC for return air transportation exclusive of any other charge, contribution, fee or levy that may be collected by a charterer or by any other person in connection with the

transporteur et auquel l'affréteur peut avoir droit, aux termes de son contrat, pour inexécution du vol CPC; ou

(iii) un titre d'assurance d'exécution, que le Comité juge satisfaisant, couvrant le prix CPC de chaque vol CPC et en vertu duquel, à défaut de l'exécution par le transporteur aérien chargé du vol d'aller d'un CPC ou d'une partie dudit vol, l'affréteur est remboursé, dans la mesure de ses intérêts et de ses droits, aux termes de son contrat, en ce qui concerne la partie inexécutée dudit contrat.

(3) Tout accord ou contrat conclu par un transporteur aérien pour donner effet aux sous-alinéas (2)*g*)(i) à (iii) doit indiquer la province du Canada dont les lois régissent son interprétation.

(4) Relativement aux dispositions prises par un transporteur aérien en vertu de l'un des sous-alinéas (2)*g*)(i) à (iii), ce dernier doit permettre à toute personne autorisée par le Comité d'inspecter en tout temps les registres qu'il tient de tous les paiements effectués par les affréteurs.

(5) Toutes les demandes d'autorisation doivent être certifiées par affidavit ou attestation d'un agent autorisé par le requérant.

34. (1) Il est interdit à un transporteur aérien et à un ou plusieurs affréteurs de passer un contrat CPC sauf

a) si un affréteur ou tous les affréteurs louent la capacité entière de l'aéronef qui sera utilisé exclusivement pour les vols CPC; et

b) si chaque affréteur loue au moins 40 places à bord de l'aéronef.

(2) Tous les contrats CPC doivent spécifier relativement à chaque vol CPC devant être effectué en vertu desdits contrats

a) l'origine et la destination projetées de chaque CPC;

b) le parcours, y compris les atterrissages à des fins techniques, s'il y a lieu;

c) la date et l'heure d'arrivée et de départs projetées relativement à l'origine, à la destination et aux atterrisages à des fins techniques;

d) le type, la configuration et la capacité de l'aéronef qui sera utilisé;

e) le nombre de places louées par chaque affréteur à bord de l'aéronef;

f) le prix total contractuel de l'affrètement, lequel doit être en conformité avec les conditions du tarif applicable du transporteur aérien déposé auprès du Comité et en vigueur à la date de signature du contrat; et

g) le prix par place prévu au sous-alinéa (3)*a*)(ii).

(3) Dans chaque contrat CPC,

a) l'affréteur convient

(i) de payer au transporteur aérien avant le départ du vol d'aller de tout CPC le prix total de l'affrètement qui y est prévu,

(ii) de demander à chaque personne devant se faire transporter aux termes d'un CPC, pour le transport aérien aller-retour, à l'exclusion de tout autre frais, cotisation, droit ou contribution que peut faire payer un affréteur ou toute autre personne relativement à un CPC, un événe-

CPC, CPC event or CPC educational program, a price per seat that is not less than the per seat pro rata of the charter price to be paid pursuant to subparagraph (i) for the entire capacity of the aircraft to be engaged in that CPC,

(iii) issue or cause to be issued to each person who paid the price per seat referred to in subparagraph (ii) a return ticket in his name or in the name of any other person designated by him, which ticket shall show the price paid,

(iv) inform such persons in writing of the terms and conditions applicable to the refund of payments they made to the charterer or his agents, including a notice to the effect that no refund will be made and no alternate transportation will be provided to a person who elects not to use the return portion of the CPC shown on his ticket,

(v) provide the air carrier with the information required by the Committee concerning a charterer,

(vi) observe the requirements of this Division,

(vii) forfeit any payments made to the air carrier if, owing to his acts or omissions, no permit is issued by the Committee in respect of the CPC the charterer contracted for, or if, owing to a breach by the charterer of the CPC contract, a permit issued to the air carrier is cancelled by the Committee in respect of that charterer, and

(viii) the charterer agrees to make available to each of its agents engaged in the sale of CPC transportation and, on request, to any person interested in participating in a CPC a brochure describing accurately

(A) the name of the air carrier or air carriers offering transportation,

(B) the name of the charterer or charterers,

(C) the point of departure and the point of destination of the CPC and the dates of departure from, and return to, Canada,

(D) the price per seat to be charged by the charterer for the air transportation contracted for, and

(E) the CPC event or CPC educational program; and

(*b*) no public solicitation be carried out in respect of a CPC before the Committee has issued a permit and an identification number for that CPC pursuant to subsections 38(3) and (4).

ment CPC ou un programme éducatif CPC, un prix par place qui n'est pas inférieur au quotient par place du prix d'affrètement qui doit être payé conformément au sous-alinéa (i) pour l'entière capacité de l'aéronef qui sera utilisé pour ce CPC,

(iii) d'émettre ou de se charger de faire émettre à chaque personne qui a payé le prix par place mentionné à l'alinéa *b*) un billet de retour en son nom ou au nom de toute autre personne désignée par elle, sur lequel sera indiqué le prix payé,

(iv) d'informer ces personnes par écrit des conditions applicables au remboursement des paiements faits à l'affréteur ou à ses agents, y compris un avis décrétant qu'aucun remboursement ne sera fait et qu'aucun autre moyen de transport ne sera fourni à une personne qui choisit de ne pas utiliser le billet de retour d'un CPC,

(v) de fournir au transporteur aérien les informations le concernant requises par le Comité,

(vi) d'observer les prescriptions de la présente division,

(vii) de perdre tout paiement fait à un transporteur aérien si, à cause de ses actes ou de ses omissions, aucune autorisation n'est accordée par le Comité relativement à un CPC qui a fait l'objet d'un contrat passé avec un affréteur, ou si, à cause de la rupture par l'affréteur d'un contrat CPC, l'autorisation accordée au transporteur est annulée par le Comité relativement à cet affréteur, et

(viii) de mettre à la disposition de chacun de ses agents qui s'occupent de la vente de CPC et, sur demande, de toute personne intéressée à participer à un CPC, une brochure exposant avec précision:

(A) le(s) nom(s) du (des) transporteur(s) aérien(s) offrant le transport,

(B) le(s) nom(s) de l'affréteur (des affréteurs),

(C) les points de départ et de destination du CPC, ainsi que les dates de départ du Canada et de retour au Canada,

(D) le prix par place demandé par l'affréteur pour le transport aérien pour lequel il a traité, et

(E) l'événement CPC ou le programme éducatif CPC; et

b) aucune réclame ne sera faite relativement à un CPC avant que le Comité n'ait accordé une autorisation et un numéro d'identification pour ce CPC conformément aux paragraphes 38(3) et (4).

35. (1) Subject to subsection (2), a CPC may be operated by two air carriers if

(*a*) both air carriers qualify therefor under subsection 32(1);

(*b*) one air carrier is to perform the outgoing portion and the other air carrier the return portion of the CPC, and both portions are covered by the same CPC contract;

(*c*) the CPC contract is signed by the two air carriers; and

(*d*) the charter price is in accordance with the respective applicable CPC tariffs of the air carriers filed with the Committee and in effect on the date the CPC contract is signed.

35. (1) Sous réserve du paragraphe (2), un CPC peut être exécuté par deux transporteurs aériens si

a) les deux transporteurs aériens réunissent les qualités requises à cet égard en vertu du paragraphe 32(1);

b) l'un des transporteurs aériens effectue le vol de départ et l'autre le vol de retour du CPC, et les deux vols sont stipulés dans le même contrat CPC;

c) le contrat CPC est signé par les deux transporteurs aériens; et

(2) Where a CPC is operated by two air carriers, the air carrier performing the outgoing portion of the CPC shall obtain prior authorization from the competent authorities of the country of destination for the operation of the CPC by two air carriers.

36. (1) No air carrier shall

(*a*) pay or offer to pay any commission, gratuity or give any other benefit to any person in respect of a CPC;

(*b*) advertise any CPC or cause it to be advertised;

(*c*) participate in any way in

(i) the promotion of a CPC, and

(ii) the sale by the seat of CPC transportation;

(*d*) enter into a CPC contract with a charterer

(i) it owns or in which it has a financial interest, or

(ii) that is a member of the same corporate structure to which the air carrier belongs through affiliation or common ownership;

(*e*) act directly or indirectly as a charterer; and

(*f*) operate a CPC to a CPC event or in connection with a CPC educational program it organized, sponsored or promoted.

(2) The operation of a CPC by an air carrier shall be subject to all applicable provisions of these Regulations and to the following terms and conditions:

(*a*) return air transportation shall be provided on the CPC to all persons who were issued a ticket for that CPC pursuant to subparagraph 34(3)(*a*)(iii);

(*b*) transportation shall be provided from one point of origin to one point of destination and back from that point to the point of origin, except that any CPC operated in connection with an educational program may return from a point other than the destination of its outbound portion;

(*c*) subject to subsections 37(10) and (11), transportation shall not be made available on any ongoing or the return portion of a CPC to any person who had not been transported on the first outbound portion thereof; and

(*d*) on request, separate passenger manifests for the outgoing and return portions of any CPC shall be filed forthwith with the Committee or provided forthwith to its authorized representative.

(3) The operation of a CPC to and from a CPC event shall be subject, in addition to the requirements of subsection (2), to the following terms and conditions:

(*a*) the point of destination referred to in paragraph (2)(*b*) shall be an airport open to international traffic located reasonably close to where the CPC event takes place;

(*b*) the outgoing portion of such a CPC shall arrive at the point of destination not more than 2 days prior to the day

d) le prix de l'affrètement est conforme aux tarifs respectifs CPC applicables des transporteurs aériens, déposés auprès du Comité et en vigueur à la date de signature du contrat.

(2) Dans le cas d'un CPC exécuté par deux transporteurs aériens, celui des deux qui est chargé du vol d'aller doit obtenir, auprès des autorités compétentes de l'État de destination, l'autorisation préalable de faire exécuter le CPC par deux transporteurs aériens.

36. (1) Il est interdit à un transporteur aérien

a) de payer ou d'offrir de payer une commission, une gratification ou quelque autre avantage à une personne à l'égard d'un CPC;

b) d'annoncer ou de faire annoncer un CPC;

c) de participer de quelque façon que ce soit

(i) à la promotion d'un CPC, et

(ii) à la vente par place d'un CPC;

d) de passer un contrat CPC avec un affréteur

(i) dont il est le propriétaire ou dans lequel il a des intérêts, ou

(ii) qui est membre de la même société par affiliation ou propriété collective que celle à laquelle appartient le transporteur aérien;

e) d'agir directement ou indirectement en tant qu'affréteur; et

f) d'effectuer un CPC à destination d'un événement CPC ou dans le cadre d'un programme éducatif CPC dont il est l'organisateur, le parrain ou le promoteur.

(2) L'exécution d'un CPC par un transporteur aérien doit être assujettie à toutes les prescriptions applicables du présent règlement, ainsi qu'aux conditions suivantes:

a) le vol de retour d'un CPC doit être assuré pour toutes les personnes qui ont reçu un billet pour ce CPC conformément au sous-alinéa 34(3)*a*)(iii);

b) le transport doit être assuré du point d'origine au point de destination et retour, sauf qu'un CPC exécuté relativement à un programme éducatif peut effectuer le vol de retour à partir d'un point autre que le point de destination de son vol d'aller;

c) sous réserve des paragraphes 37(10) et (11), il est interdit de transporter sur les vols d'aller ou de retour d'un CPC toute personne qui n'a pas été transportée sur la première partie du vol d'aller; et

d) sur demande, des manifestes des passagers distincts pour les vols aller et retour de tout CPC doivent être déposés immédiatement auprès du Comité ou fournis immédiatement à son représentant autorisé.

(3) L'exécution d'un CPC à destination et en provenance d'un événement CPC doit être assujettie aux prescriptions du paragraphe (2), ainsi qu'aux conditions suivantes:

a) le point de destination mentionné à l'alinéa (2)*b*) doit être un aéroport ouvert au trafic international situé assez près de l'endroit où se déroule l'événement CPC;

b) le vol d'aller d'un CPC doit arriver au point de destination au plus 2 jours avant le début de l'événement CPC, et le vol de retour doit s'effectuer au plus tard

when the CPC event commences, and the return portion thereof shall take off not later than

(i) 2 days after that event has terminated, or

(ii) midnight of the 7th day after the arrival of the outgoing portion of the CPC at the point of destination, whichever is the shorter period of time; and

(*c*) no CPC to and from the same or different CPC events shall be

(i) set up by one air carrier or any combination of air carriers as back-to-back flights, or

(ii) organized by an air carrier according to a recognizably systematic schedule or pattern.

37. (1) Except as otherwise provided in this section, Parts VI and VII apply to CPC's.

(2) No air carrier shall operate a CPC unless

(*a*) it has filed with the Committee a CPC tariff separate and distinct from any other tariff, except that where the air carrier has filed a tariff for entity charters, ITC's or ABC's, the CPC tariff may be filed as an addition thereto if tariff provisions applicable to CPC transportation are identified separately; and

(*b*) the tariff referred to in paragraph (*a*) is in effect on the date the contract for the CPC is signed and applicable for the date and times when the outbound and inbound portions, respectively, of the CPC under that contract are to be performed.

(3) No air carrier shall in respect of a CPC charge any toll other than the tolls that are applicable to that CPC pursuant to its CPC tariff on file with the Committee and in effect.

(4) A CPC tariff filed with the Committee

(*a*) by a Canadian air carrier shall become effective upon not less than 45 days notice; and

(*b*) by a foreign air carrier shall become effective upon not less than 30 days notice,

if that tariff is not suspended, rejected or disallowed by the Committee or withdrawn by the filing air carrier prior to its effective date.

(5) Notwithstanding the provisions of subsection (4), no CPC tariff filed with the Committee by a foreign air carrier shall become effective unless that air carrier identifies the toll in a Canadian air carrier's CPC tariff that has been used to ensure that the provisions of subsections (8) and (9) are not invoked.

(6) A CPC tariff filed with the Committee shall remain in effect for at least 12 months from the effective date thereof.

(7) Notwithstanding subsection 112(11), tolls shall be published for the entire capacity of every aircraft on a CPC at a rate per seat per mile expressed in cents to the third decimal, indicating the type and seating configuration of the aircraft, the days or period of time and the geographic area or route for which the tolls apply.

(i) 2 jours après la fin de l'événement, ou

(ii) à minuit le 7e jour après l'arrivée du vol d'aller d'un CPC au point de destination, suivant celle des deux périodes qui sera la plus courte; et

c) aucun CPC à destination et en provenance du même événement CPC ou d'événements différents ne doit être

(i) organisé par un transporteur aérien ou un groupe de transporteurs aériens comme des vols d'affrètement en circuit, ni

(ii) organisé par un transporteur aérien suivant un horaire ou une formule systématique.

37. (1) Sauf toute disposition dérogatoire du présent article, les parties VI et VII du présent règlement s'appliquent aux CPC.

(2) Il est interdit à un transporteur aérien d'exécuter un CPC à moins

a) qu'il n'ait déposé auprès du Comité un tarif CPC distinct de tout autre tarif; toutefois, si le transporteur aérien a déposé un tarif d'affrètements sans participation, d'AVTC ou d'ABC, le tarif CPC peut être déposé à titre de supplément à ces derniers à condition que les dispositions relatives au tarif applicable aux vols CPC soient établies séparément; et

b) que le tarif mentionné à l'alinéa *a*) ne soit en vigueur à la date de signature du contrat et applicable aux dates et aux heures auxquelles les vols d'aller et de retour respectivement du CPC prévu audit contrat doivent être exécutés.

(3) Il est interdit à un transporteur aérien relativement à un vol CPC de demander un taux autre que les taux applicables à ce CPC conformément à son tarif CPC déposé auprès du Comité.

(4) Un tarif CPC, déposé auprès du Comité,

a) par un transporteur aérien canadien, n'entre en vigueur qu'à l'expiration d'un délai de préavis d'au moins 45 jours, et

b) par un transporteur aérien étranger, n'entre en vigueur qu'à l'expiration d'un délai de préavis d'au moins 30 jours,

si ce tarif n'est pas suspendu, rejeté ni refusé par le Comité, ni retiré avant son entrée en vigueur par le transporteur aérien qui l'a déposé.

(5) Nonobstant le paragraphe (4), aucun tarif CPC, déposé auprès du Comité par un transporteur aérien étranger, n'entre en vigueur à moins que ce transporteur aérien n'identifie le taux du tarif CPC d'un transporteur aérien canadien qui a été utilisé afin de s'assurer que les dispositions des paragraphes (8) et (9) ne s'appliquent pas.

(6) Un tarif CPC déposé auprès du Comité doit demeurer en vigueur au moins 12 mois à compter de sa date d'effet.

(7) Nonobstant le paragraphe 112(11), les taux, exprimés en cents au millième près, doivent être publiés pour la capacité entière de chaque aéronef prenant part à un CPC, à raison de tant par mille et par place; ils doivent indiquer le type et le nombre total de places que compte l'aéronef, ainsi que les jours

(8) Notwithstanding any other provision in these Regulations, any toll contained in the CPC tariff of a foreign air carrier on file with the Committee shall be deemed to be disallowed and not in effect if that toll is less than the lowest CPC toll of any Canadian air carrier on file with the Committee and in effect which, pursuant to the terms and conditions of the Canadian air carrier's CPC tariff, could apply to the CPC transportation that is covered by the foreign air carrier's toll.

(9) Where, as a result of the provisions of subsection (8) the CPC toll of a foreign air carrier is deemed to be disallowed and not in effect,

(*a*) that foreign air carrier may upon notification by the Committee and notwithstanding the provisions of paragraph (4)(*b*) and subsection (6) substitute a new toll in the tariff upon not less than 1 day's notice which toll shall not be less than the toll of the Canadian air carrier described in subsection (8); or

(*b*) the Committee may prescribe a new toll therefor which toll shall take effect in the tariff forthwith notwithstanding the provisions of paragraph (4)(*b*) and subsection (6).

(10) If an air carrier obtains the prior written concurrence of the charterer thereto and the prior written approval of the Committee therefor, it may utilize any space on a CPC that is not utilized by the charterer for the transportation of

(*a*) its own goods and personnel; or

(*b*) the personnel of other air carriers, or both.

(11) Where an air carrier utilizes space in an aircraft pursuant to subsection (10), it shall notify the Department of National Revenue (Customs) at the airport of departure or arrival in Canada prior to the CPC giving the details thereof.

38. (1) No permit for a CPC shall be issued unless, in the opinion of the Committee,

(*a*) the provisions of sections 32, 33, 36 and 37, and, where applicable, sections 31 and 35 are complied with;

(*b*) the CPC contract is in accordance with the provisions of section 34 and the conditions of that contract established pursuant to paragraph 34(3)(*b*) have been complied with; and

(*c*) as applicable:

(i) the CPC event described in the application pursuant to subparagraph 33(2)(*b*)(i) is in accordance with the definition of such programs set forth in section 23; or

(ii) the CPC educational program described in the application pursuant to subparagraph 33(2)(*b*)(ii) is in accordance with the definition of such programs set forth in section 23.

(2) In considering an application for a CPC, the Committee may take into account the effect of the proposed operation on Class 8 commercial air services provided to or near the points of origin and destination of the CPC applied for, and may deny the application on that basis.

ou périodes de temps et la zone géographique ou parcours auxquels ils s'appliquent.

(8) Nonobstant toute autre disposition du présent règlement, tout taux contenu dans le tarif CPC d'un transporteur aérien étranger, déposé auprès du Comité, sera considéré comme étant refusé et n'entrant pas en vigueur si ce taux est inférieur au taux CPC le plus bas de tout transporteur aérien canadien, déposé auprès du Comité et en vigueur, lequel, conformément aux conditions du tarif CPC du transporteur aérien canadien, pourrait s'appliquer au CPC auquel s'étend le taux du transporteur aérien étranger.

(9) Si, en conséquence du paragraphe (8), le taux CPC d'un transporteur aérien étranger est considéré comme refusé et n'entrant pas en vigueur,

a) ce transporteur aérien étranger peut, sur avis du Comité et nonobstant l'alinéa (4)*b*) et le paragraphe (6), substituer dans le tarif, à au moins 1 jour d'avis, un nouveau taux qui ne doit pas être inférieur au taux du transporteur aérien canadien prévu au paragraphe (8); ou

b) le Comité peut prescrire un nouveau taux qui entrera en vigueur immédiatement dans le tarif nonobstant l'alinéa (4)*b*) et paragraphe (6).

(10) Après avoir obtenu le consentement écrit de l'affréteur et l'autorisation écrite du Comité, un transporteur aérien peut occuper tout espace non utilisé par l'affréteur dans un aéronef qui effectue un CPC pour le transport

a) de ses propres marchandises et de son personnel; ou

b) du personnel d'autres transporteurs aériens, ou les deux.

(11) Lorsqu'un transporteur aérien utilise de l'espace dans un aéronef en vertu du paragraphe (10), il doit le notifier au ministère du Revenu national (Douanes) à l'aéroport de départ ou d'arrivée au Canada avant le début du vol CPC, et donner les détails pertinents.

38. (1) Aucune autorisation d'exploiter un CPC ne sera délivrée à moins que, de l'avis du Comité,

a) les articles 32, 33, 36 et 37, et, s'il y a lieu, les articles 31 et 35 ne soient respectées;

b) le contrat CPC ne soit conforme à l'article 34 et les conditions dudit contrat établies conformément à l'alinéa 34(3)*b*) n'aient été observées; et

c) s'il y a lieu,

(i) l'événement CPC décrit dans la requête conformément au sous-alinéa 33(2)*b*)(i) ne soit conforme à la définition de ces programmes énoncée à l'article 23; ou

(ii) le programme éducatif CPC décrit dans la requête conformément au sous-alinéa 33(2)*b*)(ii) ne soit conforme à la définition de ces programmes énoncée à l'article 23.

(2) Dans l'examen d'une requête concernant un vol CPC, le Comité peut tenir compte de l'incidence de l'exploitation projetée sur les services aériens commerciaux de la classe 8 assurés aux points ou près des points d'origine et de destination du CPC qui fait l'objet de la requête, et la rejeter à ce titre.

(3) Separate permits shall be issued by the Committee to the applicant air carrier for each CPC approved by the Committee pursuant to subsection (1), except if a CPC has been contracted for by more than one charterer, where separate permits shall be issued for that CPC in respect of each charterer.

(4) Each permit shall be given an identification number by the Committee.

(5) Any permit issued for a CPC may be cancelled by the Committee at any time before the commencement of the outgoing portion of that CPC if, in the opinion of the Committee, any of the provisions

(*a*) contained in air carrier's Class 9-4 licence, the permit, or these Regulations, or

(*b*) required to be contained by these Regulations in the CPC contract

have not been complied with.

(6) The air carrier that holds a valid and subsisting CPC permit shall perform the flights that constitute that CPC.

(7) In performing any CPC pursuant to a permit, the air carrier shall comply with all of the provisions

(*a*) contained in that permit or these Regulations; and

(*b*) required to be contained by these Regulations in the CPC contract.

(8) An air carrier that holds a valid and subsisting CPC permit may, with the written concurrence of the charterer, apply to the Committee in writing, submitting a modified CPC contract, as applicable, to amend that permit in respect of the following matters:

(*a*) any change in aircraft type to one with greater or lesser seating capacity if accompanied by an application to vary the number of seats contracted for to correspond to the full seating capacity of the aircraft to be substituted;

(*b*) any change in routing or landings for technical purposes; and

(*c*) any change in dates of operation.

(9) No application by an air carrier to amend a permit issued to it shall be received by the Committee unless filed with the Committee at least 15 days prior to the date when the outgoing portion of the CPC approved in that permit commences.

(10) Permits are issued by the Committee subject to the making of prior arrangements by the air carrier of suitable aircraft arrival and departure times with the appropriate Canadian airport authorities.

(11) The permit authorizing a CPC flight shall be carried on board the aircraft engaged in the operation of that flight or be available at the point of origin of the CPC.

(3) Le Comité doit délivrer des autorisations distinctes au transporteur aérien requérant pour chaque CPC qu'il approuve conformément au paragraphe (1), sauf que si un CPC a fait l'objet d'un contrat passé par plus d'un affréteur, des autorisations distinctes doivent alors être délivrées pour ce CPC relativement à chaque affréteur.

(4) Le Comité doit attribuer à chaque autorisation un numéro d'identification distinct.

(5) Le Comité peut en tout temps annuler toute autorisation délivrée concernant un CPC avant le départ du vol d'aller de ce CPC si, à son avis, toute disposition

a) contenue dans le permis de la classe 9-4 du transporteur aérien, l'autorisation ou le présent règlement, ou

b) devant être contenue dans le contrat CPC en vertu du présent règlement

n'a pas été respectée.

(6) Un transporteur aérien qui détient une autorisation valide et en vigueur concernant un CPC doit exécuter les vols qui constituent ce CPC.

(7) Dans l'exécution de tout CPC en application d'une autorisation, le transporteur aérien doit se conformer à toutes les dispositions

a) contenues dans ladite autorisation ou le présent règlement; et

b) devant être contenues dans le contrat CPC en vertu du présent règlement.

(8) Un transporteur aérien qui détient une autorisation valide et en vigueur concernant un CPC peut, avec le consentement écrit de l'affréteur, présenter une demande écrite au Comité, soumettant un contrat CPC modifié, s'il y a lieu, en vue de modifier ladite autorisation relativement aux questions suivantes:

a) tout changement de type d'aéronefs pour un ayant un nombre de sièges plus élevé ou moindre, s'il est accompagné d'une demande visant à changer le nombre de places prévu au contrat afin qu'il corresponde au nombre total de sièges de l'aéronef qui sera substitué au premier;

b) tout changement d'itinéraire ou d'atterrissages à des fins techniques; et

c) tout changement dans les dates de l'exploitation.

(9) Les demandes présentées par un transporteur aérien en vue de modifier une autorisation qui lui a été délivrée doivent être déposées auprès du Comité au moins 15 jours avant la date de départ du vol d'aller du CPC approuvé par cette autorisation.

(10) Les autorisations sont délivrées par le Comité sous réserve d'arrangements préalables que doit faire le transporteur aérien avec les autorités compétentes de l'aéroport canadien quant aux heures convenables d'arrivée et de départ de l'aéronef.

(11) L'autorisation d'exécuter un CPC doit être gardée à bord de l'aéronef utilisé pour ce vol et être disponible au point d'origine du CPC.

Division III

ENTITY CHARTERS

39. No entity charter shall be operated with Group D, E, F, G or H aircraft unless the air carrier has obtained a permit from the Committee in respect of the proposed charter.

40. The issue of a permit by the Committee to an air carrier to operate an entity charter originating in Canada shall be subject, where applicable, to section 31 and to the following terms and conditions:

(*a*) the air carrier is on the current eligible list or holds a subsisting Class 9-4 licence valid for the proposed charter;

(*b*) every applicant for a permit to operate an entity charter shall provide an executed copy of the charter contract between the charterer and the air carrier, and, if not apparent therefrom, the date, time, origin, destination and routing of the proposed flight, the type and configuration of the aircraft, the number of seats or capacity contracted for and the calculation of the charter price;

(*c*) applications for permits shall be filed with the Committee not less than

(i) 15 days prior to the commencement of a flight or the first of a series of flights originating in Canada and destined to the United States proposed to be operated by an air carrier pursuant to its valid and subsisting Class 9-4 licence, or

(ii) 30 days prior to the commencement of a flight or the first of a series of flights other than those described in subparagraph (i),

but no application for a permit shall be filed more than six months prior to the date of a proposed flight or the first of a proposed series of back-to-back flights in respect of which application is made, except that an application for a permit in respect of a flight or series of back-to-back flights originating in Canada and destined to a point in the State of Hawaii, Florida, Arizona, California or Nevada, or in Puerto Rico or the U.S. Virgin Islands, may be filed not more than one year prior to the said date;

(*d*) the total amount of direct and indirect payments by an air carrier from all sources to any and all individuals, corporations, partnerships or organizations involved in the proposed charter by way of commission or other benefits shall not exceed an amount totalling more than five per cent of the charter price calculated in accordance with the applicable tariff in effect and on file with the Committee;

(*e*) notwithstanding paragraph (*d*), no air carrier shall pay a commission to a charterer;

(*f*) the air carrier shall supply to the Committee, not later than 30 days after the completion of a charter, a certified copy of the manifest for the charter;

(*g*) the charter price stated in the application shall be in accordance with the terms of the air carrier's applicable tariff on file with the Committee and in effect on the date the contract is signed;

(*h*) the total amount paid for air transportation shall not be other than the charter price calculated in accordance with

Section III

AFFRÈTEMENTS SANS PARTICIPATION

39. Il est interdit d'exploiter des affrètements sans participation au moyen d'aéronefs des groupes D, E, F, G ou H, à moins que le transporteur n'ait obtenu un permis du Comité à cet effet.

40. La délivrance d'une autorisation par le Comité afin de permettre à un transporteur aérien d'effectuer un affrètement sans participation en provenance du Canada doit être assujettie, s'il y a lieu, à l'article 31 ainsi qu'aux conditions suivantes:

a) le transporteur aérien est inscrit sur la liste d'admissibilité en vigueur ou détient un permis de classe 9-4 valide et en vigueur pour l'exécution de l'affrètement projeté;

b) toute personne qui demande l'autorisation d'exploiter un vol d'affrètement sans participation doit fournir une copie conforme du contrat d'affrètement passé entre l'affréteur et le transporteur aérien et, s'ils ne sont pas précisés audit contrat, la date, l'heure, l'origine, la destination et l'itinéraire du vol projeté, le type et la configuration de l'aéronef, le nombre de places ou la capacité prévue au contrat et un calcul du coût du vol d'affrètement;

c) les demandes d'autorisation doivent être déposées auprès du Comité au moins

(i) 15 jours avant le début d'un vol, ou du premier vol d'une série de vols d'affrètement à partir du Canada et à destination des États-Unis que projette d'effectuer le transporteur aérien en vertu de son permis de classe 9-4, valide et en vigueur, ou

(ii) 30 jours avant le début d'un vol ou d'une série de vols autres que ceux prévus au sous-alinéa (i),

mais aucune requête en délivrance d'autorisation ne doit être déposée plus de six mois avant la date d'un vol projeté ou du premier vol d'une série projetée de vols en circuit qui fait l'objet de la demande, sauf que, si la demande concerne un vol ou une série de vols en circuit à partir du Canada et destiné à un point situé à Hawaii, en Floride, en Arizona, en Californie, au Nevada, à Porto Rico ou dans les îles Vierges américaines, elle ne doit pas être déposée plus de un an avant ladite date;

d) un transporteur aérien ne doit pas payer directement ou indirectement, sous forme de commissions ou autrement, à toutes personnes, sociétés ou organismes intéressés dans l'affrètement projeté un montant de quelque provenance que ce soit, qui représente plus de cinq pour cent du prix de l'affrètement, calculé conformément au tarif applicable en vigueur et déposé auprès du Comité;

e) nonobstant l'alinéa *d*), il est interdit à un transporteur aérien de verser une commission à un affréteur;

f) le transporteur aérien doit fournir au Comité, 30 jours au plus après l'accomplissement du vol d'affrètement, une copie certifiée du manifeste concernant ledit vol;

g) le prix de l'affrètement indiqué dans la demande doit être conforme au tarif applicable déposé par le transporteur aérien auprès du Comité et en vigueur à la signature du contrat;

the applicable tariff in effect on the date the contract was signed and on file with the Committee;

(*i*) no subcontract of any charter flight shall be entered into without prior approval in writing of the Committee and where subcontracting is authorized the charter price to the charterer shall not be increased;

(*j*) notwithstanding paragraph (*d*), any space not utilized by the charterer may, with the written concurrence of the charterer, be used by the air carrier in accordance with any approval given by the Committee under section 15 of the Act, in which case the carrier shall notify the Committee and the Department of National Revenue (Customs) at the port of departure or arrival in Canada, prior to the actual flight, of the names of the passengers qualifying under this paragraph and their affiliation with the carrier and should any revenue accrue under this paragraph to an air carrier, such revenue shall be remitted to the charterer;

(*k*) where an application is in respect of a series of flights, no permit shall be issued for a flight in the series that is not to be completed within a period of one year from the proposed date of the first flight of the series.

Division IV

International agreements governing charter flights

41. Where there is any inconsistency between the provisions of these Regulations and the provisions of an international agreement or convention governing charter commercial air service to which Canada is a party, the provisions of that agreement or convention shall prevail to the extent of the inconsistency.

42. (1) Where, by an international agreement or convention, Canada permits a licensed foreign air carrier to operate flights belonging to a category of international charter operations, the requirements of the agreement or convention applicable to that air carrier shall, subject to subsection (2), apply also to every Canadian air carrier that operates international charter flights belonging to that category and holds a subsisting Class 9-4 licence valid therefor.

(2) Where there is any inconsistency between a requirement of the other provisions of this Part and a requirement referred to in subsection (1), the requirement that is more favourable to the Canadian air carrier shall prevail.

Division V

Inclusive tour charters (old rules)

43. (1) No air carrier shall operate an inclusive tour charter originating in Canada without first obtaining a permit from the Committee.

(2) An inclusive tour charter may be operated pursuant to the provisions of this Division if the outgoing portion of that ITC is scheduled to depart Canada not later than March 31, 1979.

h) la somme totale payée pour le transport aérien ne doit pas être autre que le prix de l'affrètement calculé conformément au tarif applicable et en vigueur à la date de la signature du contrat et déposé au bureau du Comité;

i) il est interdit de sous-affréter un vol d'affrètement sans avoir obtenu au préalable l'approbation écrite du Comité, et lorsque le sous-affrètement est autorisé, le prix demandé à l'affréteur ne doit pas être augmenté;

j) nonobstant l'alinéa *d*), tout espace non utilisé par l'affréteur peut, avec le consentement écrit de ce dernier, être utilisé par le transporteur aérien avec l'autorisation du Comité, selon l'article 15 de la Loi. Dans tous les cas de cette nature, le transporteur aérien doit aviser le Comité et le ministère du Revenu national (Douanes) au point de départ ou d'arrivée au Canada, avant le vol même, des noms des passagers visés au présent alinéa et de leur affinité avec le transporteur aérien, et si le transporteur aérien touche de ce fait des recettes, il doit en faire remise à l'affréteur;

k) lorsque la demande concerne une série de vols, aucune autorisation n'est délivrée pour un vol de la série qui ne sera pas exécuté dans l'année qui suit la date prévue du premier vol de la série.

Section IV

Accords internationaux régissant les vols d'affrètement

41. En cas de conflit entre les dispositions du présent règlement et celles d'un accord ou d'une convention internationale quelconque régissant les services aériens commerciaux d'affrètement à laquelle est partie le Canada, les dispositions de l'accord ou de la convention prévalent.

42. (1) Lorsque, aux termes d'un accord ou d'une convention internationale, le Canada autorise un transporteur aérien étranger, titulaire d'un permis, à assurer des vols d'affrètement internationaux, les dispositions de cet accord ou de cette convention qui s'appliquent au transporteur aérien s'appliqueront aussi, sous réserve du paragraphe (2), à tout transporteur aérien canadien qui exécute des vols d'affrètement internationaux appartenant à cette catégorie et titulaire d'un permis de classe 9-4 en vigueur et valide à cette fin.

(2) En cas de conflit entre les autres dispositions de la présente partie et une disposition visée au paragraphe (1), la disposition la plus favorable au transporteur aérien canadien prévaut.

Section V

Affrètements pour voyages tout compris (anciennes règles)

43. (1) Il est interdit à un transporteur aérien d'effectuer un vol d'affrètement pour voyage tout compris en provenance du Canada sans une autorisation préalable du Comité.

(2) Un affrètement pour voyage tout compris peut être effectué en vertu de la présente section si le départ du Canada du vol d'aller de cet affrètement est fixé au plus tard au 31 mars 1979.

44. (1) The issue of a permit by the Committee to an air carrier to operate an inclusive tour charter originating in Canada shall be subject to the following terms and conditions:

(*a*) the air carrier holds a subsisting Class 9-4 licence valid for the proposed charter;

(*b*) every applicant for a permit shall provide, in duplicate, details of the proposed tour with supporting documents, including dates and times of the proposed charter, origin, destination and routing, type and configuration of aircraft, name of tour operator chartering the aircraft, evidence of eligibility to charter, calculation of charter price and inclusive tour price and evidence of compliance with subsection (2);

(*c*) every application for a permit shall be made by the air carrier in writing and filed with the Committee not less than 90 days and not more than one year prior to the date of a proposed inclusive tour flight or the first of a proposed series of back-to-back inclusive tour flights, and

(i) where a Canadian air carrier applies for a permit to perform an inclusive tour charter for a flight originating in Canada, the applicant shall furnish an executed copy of the charter contract between the tour operator and the air carrier, and

(ii) where a foreign air carrier applies for a permit to perform an inclusive tour charter for a flight originating in Canada, the same information shall be furnished as required by these Regulations from Canadian air carriers but the proposed itinerary shall include a first stop of not less than 4 days in the country of the applicant air carrier;

(*d*) every application shall be verified by affidavit or statutory declaration;

(*e*) the air carrier shall not transport on any flight more than three inclusive tour groups or charter any aircraft to more than three tour operators;

(*f*) no inclusive tour shall be organized by more than one tour operator;

(*g*) where more than one inclusive tour group is carried on a charter flight, each group may have a different point of origin, destination and itinerary;

(*h*) every member of an inclusive tour group shall be transported as a member of a unit of the same composition in both directions of the itinerary;

(*i*) the air carrier shall not pay directly or indirectly any commission to, or confer any benefit upon, a tour operator or any other person;

(*j*) the charter price stated in the application shall be in accordance with the terms of the air carrier's applicable tariff on file with the Committee and in effect on the date the contract is signed;

(*k*) the total amount paid for air transportation by the tour operator shall not be other than the charter price calculated in accordance with the applicable tariff on file with the Committee and in effect on the date the contract is signed;

(*l*) no subcontract of any charter flight shall be entered into without prior approval in writing of the Committee and, where subcontracting is authorized, the charter price to the tour operator shall not be increased;

44. (1) La délivrance d'une autorisation par le Comité à un transporteur aérien en vue d'effectuer un affrètement pour voyage tout compris en provenance du Canada doit être assujettie aux conditions suivantes:

a) le transporteur aérien doit détenir un permis de la classe 9-4 valide et en vigueur pour l'affrètement projeté;

b) tous les requérants doivent fournir en double une description détaillée du voyage projeté ainsi que les documents à l'appui, y compris les dates et les heures de l'affrètement projeté, l'origine, la destination et le parcours, le type et la configuration de l'aéronef, le nom de l'organisateur de voyages qui affrète l'aéronef, une preuve d'admissibilité à effectuer l'affrètement, le calcul des prix de l'affrètement et du voyage tout compris, ainsi qu'une preuve que le paragraphe (2) a été observé;

c) toute demande d'autorisation doit être présentée par écrit par le transporteur aérien et déposée auprès du Comité au moins 90 jours et au plus un an avant la date du vol projeté pour voyage tout compris ou du premier d'une série de vols pour voyage tout compris en circuit, et

(i) lorsqu'un transporteur aérien canadien présente une requête en autorisation d'effectuer un vol d'affrètement pour voyage tout compris en provenance du Canada, il doit fournir un exemplaire signé du contrat d'affrètement passé entre l'organisateur de voyages et le transporteur aérien, et

(ii) lorsqu'un transporteur aérien étranger présente une requête en autorisation d'effectuer un vol d'affrètement pour voyage tout compris en provenance du Canada, il doit fournir les mêmes renseignements que ceux exigés par le présent règlement des transporteurs aériens canadiens; toutefois, l'itinéraire projeté doit comporter une première escale d'au moins 4 jours dans le pays du transporteur aérien requérant;

d) toutes les requêtes doivent être certifiées par affidavit ou attestation;

e) le transporteur aérien ne doit pas transporter, au cours d'un même vol, plus de trois groupes effectuant un voyage tout compris ni fréter un même aéronef à plus de trois organisateurs de voyages;

f) il ne doit pas y avoir plus d'un organisateur par voyage tout compris;

g) lorsque plusieurs groupes effectuant un voyage tout compris sont transportés au cours du même vol d'affrètement, chacun peut avoir un point d'origine, une destination et un itinéraire différents;

h) tous les membres d'un groupe effectuant un voyage tout compris doivent être transportés à titre de membres d'une unité de même composition, tant à l'aller qu'au retour;

i) il est interdit à un transporteur aérien de payer directement ou indirectement une commission, ou d'accorder un avantage à un organisateur de voyages ou à toute autre personne;

j) le prix de l'affrètement indiqué dans la requête doit être conforme au tarif applicable que le transporteur aérien a déposé auprès du Comité et qui est en vigueur à la date de signature du contrat;

(*m*) the air carrier shall require full payment of the entire air transportation tour charter price prior to commencement of each flight, and paragraph 33(2)(*g*) and subsections 33(3) to (5) shall apply, subject to such modifications as the circumstances require in respect of such advance payments;

(*n*) the air carrier shall, upon request, furnish the Committee with such other information relating to an inclusive tour as the Committee may require from the air carrier;

(*o*) the air carrier shall not act directly or indirectly as a tour operator and shall not advertise or participate in any way in the promotion of any inclusive tour;

(*p*) where an application is in respect of a series of tours, no permit shall be issued in respect of a tour in that series that is not to be completed within a period of one year from the commencement of the first tour of the series;

(*q*) where an amendment to an approved tour program is proposed, no application therefor shall be received unless filed by the air carrier with the Committee at least 15 days prior to the proposed effective date of such amendment;

(*r*) permits for charter flights to operate into and out of Canada are issued subject to the air carrier making prior arrangements for suitable aircraft arrival and departure times with the airport manager of the airport to be used;

(*s*) permits shall be carried on board the aircraft for presentation on request;

(*t*) the air carrier shall provide the Committee with a statement by each tour operator, verified by his statutory declaration or, where the tour operator is a company, by the statutory declaration of a duly authorized officer of the company setting out

(i) the name, address, nationality and nature of business of the tour operator,

(ii) where the tour operator is a company, the name, address and nationality of each director of the company,

(iii) a summary of the tour operator's experience relating to transportation activities including, where applicable, particulars of his membership in travel organizations, and his registration under provincial requirements for travel agents, and

(iv) evidence of the financial responsibility of the tour operator, consisting of

(A) in respect of the tour operator's latest financial year, financial statements duly approved by the board of directors or other executive body and the auditor's report,

(B) if the date of the receipt by the Committee pursuant to subparagraph (*c*)(i) of the executed copy of the charter contract is more than six months after the end of the tour operator's financial year, a copy of the current financial statements signed by the tour operator's principal officers,

(C) a letter from the tour operator's bank stating the tour operator's line of credit and the extent thereof,

(D) a description of the arrangements made by the tour operator to ensure the protection of moneys paid to him in respect of inclusive tours during the period in which those moneys remain in his possession, and

k) le montant total payé pour le transport aérien par l'organisateur de voyages ne doit pas différer du prix de l'affrètement établi conformément au tarif applicable déposé auprès du Comité, et en vigueur à la date de signature du contrat;

l) aucun sous-affrètement de vols d'affrètement ne doit se faire sans l'autorisation écrite préalable du Comité, et, dans le cas où un sous-affrètement est autorisé, le prix demandé à l'organisateur de voyages ne doit pas être augmenté;

m) le transporteur aérien doit réclamer le paiement intégral du prix total de l'affrètement avant le commencement de chaque vol, et l'alinéa 33(2)*g*) et les paragraphes 33(3) à (5) s'appliquent, sous réserve des modifications apportées, au besoin, à ces paiements anticipés;

n) le transporteur aérien doit, sur demande, fournir au Comité les renseignements concernant un voyage tout compris que ce dernier pourrait lui demander;

o) le transporteur aérien ne doit, ni directement ni indirectement, remplir les fonctions d'organisateur de voyages, et il ne doit faire aucune publicité ni chercher d'aucune façon à faire de la réclame pour un voyage tout compris;

p) lorsque la requête concerne une série de voyages, aucune autorisation ne doit être délivrée concernant un voyage dans cette série qui ne sera pas terminé dans la période de un an qui suit le commencement du premier voyage de la série;

q) lorsqu'il est proposé de modifier un programme de voyage approuvé, la requête en ce sens, doit, pour être acceptée, avoir été déposée auprès du Comité par le transporteur aérien au moins 15 jours avant la date proposée d'entrée en vigueur de ladite modification;

r) l'autorisation d'exploiter des vols d'affrètements à destination et en provenance du Canada est délivrée sous réserve des arrangements préalables que doit faire le transporteur aérien avec le directeur de l'aéroport qu'il se propose d'utiliser, quant aux heures appropriées d'arrivée et de départ des aéronefs;

s) les autorisations doivent être gardées à bord des aéronefs aux fins de présentation sur demande;

t) le transporteur aérien doit fournir au Comité une déclaration sous forme d'attestation faite par chaque organisateur de voyages, ou, s'il s'agit d'une compagnie, par un agent dûment autorisé de cette dernière, exposant

(i) l'adresse, la nationalité et la nature des opérations commerciales de l'organisateur de voyages,

(ii) s'il s'agit d'une compagnie, l'adresse et la nationalité de chacun de ses administrateurs,

(iii) un résumé de l'expérience que possède l'organisateur de voyages dans le domaine des transports précisant, s'il y a lieu, le nom des organisations de voyages dont il fait partie, ainsi que son immatriculation aux termes des lois provinciales relatives aux agents de voyages, et

(iv) la preuve de la solvabilité de l'organisateur de voyages, et notamment

(A) les états financiers du dernier exercice financier de l'organisateur de voyages, dûment approuvés par le conseil d'administration ou autre organe exécutif, ainsi que le rapport du vérificateur,

(E) such other information as the Committee may from time to time require; and

(*u*) the air carrier shall satisfy the Committee as to

(i) the financial responsibility of the tour operator,

(ii) the business experience of the tour operator relating to transportation activities,

(iii) the adequacy of the arrangements referred to in clause (*t*)(iv)(D),

(iv) the ability of the tour operator to successfully perform the contract,

(v) the residence of the tour operator in Canada or, if the tour operator is a company, its registration under the laws of Canada or any province thereof, and

(vi) the licensing or registration of the tour operator under any law of a province of Canada regulating the travel industry and requiring the tour operator to be licensed or registered in that province.

(2) The Committee shall not issue a permit to an air carrier to operate an inclusive tour charter originating in Canada unless the contract referred to in subparagraph (1)(*c*)(i) contains the following terms and conditions:

(*a*) the tour operator agrees to pay to the air carrier, prior to the commencement of the tour flight, the full contract price for air transportation in accordance with the tariff of the air carrier on file with the Committee and in effect for the entire air portion of the inclusive tour charter;

(*b*) where the tour or series of tours consists of return air trips, the tour operator agrees to sell all inclusive tours or series of tours, as approved at an inclusive tour price, in an amount not less than 115 per cent of the lowest scheduled unit toll return fare available to an individual on a non-affinity basis and applicable at the time of travel, as related specifically to the segments of the inclusive tour applied for and as published on the date of such application in the tariffs of the scheduled air carriers serving the origin and destination points;

(*c*) where the tour or series of tours consists of a one-way air trip and a one-way surface transportation trip the tour operator agrees to sell all tours as approved at an inclusive tour price, in an amount not less than 115 per cent of one-half of the lowest scheduled unit toll return fare available to an individual on a non-affinity basis and applicable at the time of travel, as related specifically to the segments

(B) une copie des états financiers courants signée par les principaux dirigeants de l'organisateur de voyages, si le Comité reçoit la copie signée du contrat d'affrètement, conformément au sous-alinéa *c*)(i), plus de six mois après la fin de l'exercice financier de l'organisateur de voyages,

(C) une lettre de la banque de l'organisateur de voyages indiquant la limite et la marge de crédits de celui-ci,

(D) un exposé des dispositions prises par l'organisateur de voyages pour garantir les sommes qui lui seront versées pour les voyages tout compris, pendant que lesdites sommes seront en sa possession, et

(E) tout autre renseignement que le Comité peut demander de temps à autre; et

u) le transporteur aérien doit convaincre le Comité

(i) de la solvabilité de l'organisateur de voyages,

(ii) de l'expérience des affaires que possède l'organisateur de voyages dans le domaine des transports,

(iii) de la pertinence des mesures mentionnées à la disposition *t*)(iv)(D),

(iv) de l'aptitude de l'organisateur de voyages à réaliser le contrat,

(v) de la résidence canadienne de l'organisateur de voyages ou, s'il s'agit d'une compagnie, de son immatriculation aux termes des lois fédérales ou provinciales du Canada, et

(vi) de la délivrance d'un permis à l'organisateur de voyages ou de son immatriculation en vertu de toute loi d'une province canadienne régissant l'industrie touristique et prescrivant la délivrance d'un tel permis audit organisateur ou son immatriculation dans ladite province.

(2) Le Comité ne délivre pas d'autorisation à un transporteur aérien pour l'exécution d'un affrètement pour voyage tout compris en provenance du Canada, à moins que le contrat visé au sous-alinéa (1)*c*)(i) ne contienne les stipulations suivantes:

a) l'organisateur de voyages s'engage à payer au transporteur aérien, avant le commencement du voyage, le prix total des vols prévu au contrat, selon le tarif du transporteur aérien déposé auprès du Comité, et en vigueur pour tout le transport aérien de l'affrètement pour voyage tout compris;

b) lorsque le voyage ou la série de voyages consiste en des voyages aller-retour en avion, l'organisateur de voyages s'engage à vendre tous les voyages ou la série de voyages tout compris, tels qu'ils ont été approuvés à un prix de voyage tout compris non inférieur au plus bas prix, majoré de 115 pour cent, d'un billet aller-retour que peut acheter un particulier voyageant au même moment à titre individuel (sans être affilié à un groupe d'affinité), tel que ce prix concerne les diverses sections du voyage considéré et tel qu'il est publié à la date de la demande dans le tarif des transporteurs aériens à horaire fixe qui desservent les points d'origine et de destination;

c) lorsque le voyage ou la série de voyages consiste en un aller simple en avion et un aller simple par un moyen de transport terrestre, l'organisateur s'engage à vendre tous les voyages approuvés à un prix de voyage tout compris non inférieur à la moitié du plus bas prix, majoré de 115 pour

of the inclusive tour applied for and as published on the date of such application in the tariffs of the scheduled air carriers serving the origin and destination points;

(*d*) where no fare is published by a scheduled carrier between the points of origin and destination, for the purposes of paragraphs (*b*) and (*c*), the lowest fare available shall be the fare published for a comparable flight between the points closest to the origin and destination of the tour;

(*e*) the tour operator agrees to provide for transportation, accommodation and other services and facilities as approved at an inclusive tour price, payable in full prior to the commencement date of the tour;

(*f*) the tour operator agrees to require and ensure that all members of an inclusive tour group travel together as a unit during the air transportation part of the tour, and that each member purchases a complete inclusive tour program as advertised;

(*g*) the tour operator agrees to ensure that for tours between Canada and a point or points in the Caribbean, Mexico, Central America or the United States, except the State of Hawaii, the return flight from the last point on the tour itinerary shall not be commenced prior to the 7th day after the date of departure from the point of origin of the tour;

(*h*) the tour operator agrees to ensure that for tours between Canada and a point or points other than those described in paragraph (*g*) the return flight from the last point on the tour itinerary shall not

(i) where the outgoing portion of the tour is commenced during the months of April to October inclusive, be commenced prior to the 14th day after the date of departure from the point of origin of the tour, and

(ii) where the outgoing portion of the tour is commenced during the months of November to March inclusive, be commenced prior to the 10th day after the date of departure from the point of origin of the tour;

(*i*) the tour operator agrees to ensure that for tours to be performed by a foreign carrier originating in Canada the first stop on the itinerary is not less than 4 days in the country of the applicant air carrier;

(*j*) the tour operator agrees that neither he nor his agents will advertise, promote, offer for sale or sell an inclusive tour or series of tours until after the Committee has approved the air carrier's application to charter its aircraft for such tour or series of tours;

(*k*) the tour operator agrees to indicate in all advertisements the principal features of the tours, including the name of the performing air carrier;

(*l*) the tour operator agrees to provide the air carrier with the information required by the Committee concerning a tour operator; and

(*m*) the tour operator agrees to furnish to the air carrier, for transmission to the Committee, an explanation of how the inclusive tour price for each group has been arrived at, including the unit toll fare against which such inclusive tour price has been constructed and the estimated pro rata share of air transportation cost.

cent, du billet aller-retour que peut acheter un particulier voyageant au même moment à titre individuel (sans être affilié à un groupe d'affinité), tel que ce prix concerne les diverses sections du voyage considéré et tel qu'il est publié à la date de la demande dans le tarif des transporteurs aériens à horaire fixe qui desservent les points d'origine et de destination;

d) lorsqu'un transporteur à horaire fixe ne publie pas le prix du transport entre le point d'origine et le point de destination, aux fins des alinéas *b*) et *c*), le plus bas prix pratiqué est le prix publié par un vol comparable entre les points les plus proches des points d'origine et de destination du voyage;

e) l'organisateur de voyages s'engage à fournir le transport, le logement, les autres services et avantages approuvés à un prix de voyage tout compris, payable entièrement avant le commencement du voyage;

f) l'organisateur de voyages s'engage à exiger et à s'assurer que tous les membres d'un groupe effectuant un voyage tout compris se déplacent ensemble en tant qu'unité, au cours de la partie du voyage qui se fait en avion, et que chacun achète un programme complet de voyage tout compris aux conditions indiquées dans la publicité;

g) l'organisateur de voyages s'engage à garantir que, dans le cas de voyages effectués entre le Canada et des points situés aux Antilles, au Mexique, en Amérique centrale ou aux États-Unis, à l'exception de l'État de Hawaii, le vol de retour après la dernière escale du voyage n'aura pas lieu avant le 7e jour de la date du départ du point d'origine du voyage;

h) l'organisateur de voyages s'engage à garantir que dans le cas de voyages entre le Canada et des points autres que ceux mentionnés à l'alinéa *g*), le vol de retour après la dernière escale du voyage n'aura pas lieu

(i) avant le 14e jour de la date du départ du point d'origine du voyage, lorsque celui-ci commence au cours des mois d'avril à octobre inclusivement, et

(ii) avant le 10e jour de la date du départ du point d'origine du voyage, lorsque celui-ci commence au cours des mois de novembre à mars inclusivement;

i) l'organisateur de voyages s'engage à s'assurer que, dans le cas de voyages devant être effectués par un transporteur aérien étranger à partir d'un point situé en territoire canadien, la première escale à l'itinéraire comporte un séjour d'au moins 4 jours dans le pays du transporteur aérien requérant;

j) l'organisateur de voyages convient que ni lui ni ses agents ne feront de la réclame ni de la promotion au sujet d'un voyage ou d'une série de voyages tout compris, n'offriront de les vendre ni ne les vendront avant que le Comité n'ait approuvé la demande du transporteur aérien en autorisation de fréter son aéronef pour ledit voyage ou ladite série de voyages;

k) l'organisateur de voyages s'engage à indiquer dans toute sa publicité les principales caractéristiques des voyages, y compris le nom du transporteur aérien exécutant;

l) l'organisateur de voyages s'engage à fournir au transporteur aérien les renseignements le concernant demandés par le Comité; et

m) l'organisateur de voyages s'engage à fournir au transporteur aérien, une explication, qui sera transmise au Comité, du prix du voyage tout compris facturé à chaque groupe, et notamment l'indication du prix du billet ordinaire qui est la base du calcul du prix du voyage tout compris et une estimation au pro-rata du coût du transport aérien pour chaque participant.

45. The Committee shall not issue a permit to an air carrier for the inclusive tour charter originating in Canada where any of the terms or conditions of the agreement required by subsection 44(2) has not been complied with and, where such a permit has been issued, the Committee may cancel the permit at any time before the inclusive tour flight has commenced if it is satisfied that any of such terms or conditions has not been complied with.

45. Le Comité ne délivre à un transporteur aérien aucune autorisation à l'égard d'un vol d'affrètement pour voyage tout compris, lorsque l'organisateur de voyages a négligé de remplir une des modalités du contrat exigées par le paragraphe 44(2) et, lorsqu'une telle autorisation a été délivrée, le Comité peut l'annuler avant le commencement du voyage tout compris s'il est convaincu que toutes les stipulations n'ont pas été respectées.

46. In considering an application for an inclusive tour charter, whether proposed by a Canadian or a foreign air carrier, the Committee may take into account the effect that such charters may have on the Class 8 commercial air services provided to or near the points set out in the application, and may deny the application on that basis.

46. Lorsqu'il étudie une requête concernant un affrètement pour voyage tout compris (AVTC), qu'elle soit présentée par un transporteur aérien canadien ou étranger, le Comité peut tenir compte de l'incidence de ces affrètements sur les services aériens commerciaux de la classe 8 assurés aux points ou près des points énoncés dans la requête, et il peut la rejeter à ce titre.

47. (1) Except as otherwise provided in this section, Parts VI and VII apply to ITC's.

47. (1) Sauf disposition contraire du présent article, les parties VI et VII s'appliquent aux AVTC.

(2) No air carrier shall operate an ITC unless

(*a*) it has filed with the Committee an ITC tariff separate and distinct from any other tariff, except that where the air carrier has filed a tariff for entity charters, CPC's or ABC's, the ITC tariff may be filed as an addition thereto if tariff provisions applicable to ITC transportation are identified separately; and

(*b*) the tariff referred to in paragraph (*a*) is in effect on the date the contract for the ITC is signed and applicable for the dates and times when any air portion of the ITC under that contract is to be performed.

(2) Il est interdit à un transporteur aérien d'exécuter un AVTC à moins

a) qu'il n'ait déposé auprès du Comité un tarif AVTC distinct de tout autre tarif; toutefois, si le transporteur a déposé un tarif d'affrètement sans participation, de CPC ou d'ABC, le tarif AVTC peut être déposé à titre de supplément à ces derniers à condition que les dispositions relatives au tarif applicable aux vols AVTC soient établies séparément; et

b) que le tarif mentionné à l'alinéa *a*) ne soit en vigueur à la date de signature du contrat AVTC et applicable aux dates et aux heures auxquelles toute partie du vol AVTC prévu audit contrat doit être exécutée.

(3) No air carrier shall in respect of any ITC charge any toll other than the tolls that are applicable to that ITC pursuant to its ITC tariff on file with the Committee and in effect.

(3) Il est interdit à un transporteur aérien relativement à tout AVTC d'exiger un taux autre que les taux applicables à cet AVTC conformément à son tarif AVTC en vigueur et déposé auprès du Comité.

(4) An ITC tariff filed with the Committee

(*a*) by a Canadian air carrier shall become effective upon not less than 45 days notice, and

(*b*) by a foreign air carrier shall become effective upon not less than 30 days notice,

if that tariff is not suspended, rejected or disallowed by the Committee or withdrawn by the filing air carrier prior to its effective date.

(4) Un tarif AVTC, déposé auprès du Comité,

a) par un transporteur aérien canadien, n'entre en vigueur qu'à l'expiration d'un délai de préavis d'au moins 45 jours, et

b) par un transporteur aérien étranger, n'entre en vigueur qu'à l'expiration d'un délai de préavis d'au moins 30 jours,

si ce tarif n'est pas suspendu, rejeté, ni refusé par le Comité, ni retiré avant son entrée en vigueur par le transporteur aérien qui l'a déposé.

(5) Notwithstanding the provisions of subsection (4) no ITC tariff filed with the Committee by a foreign air carrier shall become effective unless that air carrier identifies the toll in a Canadian air carrier's ITC tariff that has been used to ensure that the provisions of subsections (8) and (9) are not invoked.

(5) Nonobstant le paragraphe (4), aucun tarif AVTC, déposé auprès du Comité par un transporteur aérien étranger, n'entre en vigueur à moins que ce transporteur aérien n'établisse le taux en fonction d'un tarif AVTC d'un transporteur aérien canadien qui a déjà été utilisé afin de s'assurer que les paragraphes (8) et (9) ne sont pas appliqués.

(6) An ITC tariff filed with the Committee shall remain in effect for at least 90 days from the effective date thereof.

(7) Notwithstanding subsection 112(11), tolls shall be published for the entire capacity of every aircraft on an ITC at a rate per seat per mile expressed in cents to the third decimal, indicating the type and seating configuration of the aircraft, the days or period of time and the geographic area or route for which the tolls apply.

(8) Notwithstanding any other provision of these Regulations, any toll contained in the ITC tariff of a foreign air carrier on file with the Committee shall be deemed to be disallowed and not in effect if that toll is less than the lowest ITC toll of any Canadian air carrier on file with the Committee and in effect which, pursuant to the terms and conditions of the Canadian air carrier's ITC tariff, could apply to the ITC transportation that is covered by the foreign air carrier's toll.

(9) Where, as a result of the provisions of subsection (8) the ITC toll of a foreign air carrier is deemed to be disallowed and not in effect,

(*a*) that foreign air carrier may upon notification by the Committee and notwithstanding the provisions of paragraph (4)(*b*) and subsection (6) substitute a new toll in the tariff upon not less than 1 day's notice which toll shall not be less than the toll of the Canadian air carrier described in subsection (8); or

(*b*) the Committee may prescribe a new toll therefor which toll shall take effect in the tariff forthwith notwithstanding the provisions of paragraph (4)(*b*) and subsection (6).

(10) If an air carrier obtains the prior written concurrence of the charterer thereto and the prior written approval of the Committee therefor, it may utilize any space on an ITC that is not utilized by the charterer for the transportation of

(*a*) its own goods and personnel; or

(*b*) the personnel of other air carriers, or both.

(11) Where an air carrier utilizes space in an aircraft pursuant to subsection (10), it shall notify the Department of National Revenue (Customs) at the airport of departure or arrival in Canada prior to the actual flight giving the details thereof.

48. This Division is revoked effective May 15, 1979.

Division VI

INCLUSIVE TOUR CHARTERS (NEW RULES)

49. (1) Notwithstanding the definition "inclusive tour price" in section 23 of these Regulations, for the purpose of this Division the following definition shall apply:

"inclusive tour price" includes, for a participant in an inclusive tour group, the cost of

(*a*) transportation,

(*b*) accommodation, and

(*c*) where applicable, tour features."

(6) Un tarif AVTC déposé auprès du Comité doit demeurer en vigueur au moins 90 jours à compter de sa date d'effet.

(7) Nonobstant le paragraphe 112(11), les taux, exprimés en cents au millième près, doivent être publiés pour la capacité entière de chaque aéronef prenant part à un vol AVTC, à raison de tant par mille et par place; ils doivent indiquer le type et le nombre total de places que compte l'aéronef, ainsi que les jours ou périodes de temps et la zone géographique ou parcours auxquels ils s'appliquent.

(8) Nonobstant toute autre disposition du présent règlement, tout taux contenu dans le tarif AVTC d'un transporteur aérien étranger, déposé auprès du Comité, sera considéré comme étant refusé et n'entrant pas en vigueur si ce taux est inférieur au taux AVTC le plus bas de tout transporteur aérien canadien déposé auprès du Comité et en vigueur, lequel, conformément aux conditions du tarif AVTC du transporteur aérien canadien, pourrait s'appliquer aux vols AVTC auxquels s'étend le taux du transporteur aérien étranger.

(9) Si, en conséquence du paragraphe (8), le taux AVTC d'un transporteur aérien étranger est considéré comme refusé et n'entrant pas en vigueur,

a) ce transporteur aérien étranger peut, sur avis du Comité et nonobstant l'alinéa (4)*b*) et le paragraphe (6), substituer, à au moins 1 jour d'avis, un nouveau taux qui ne doit pas être inférieur au taux du transporteur aérien canadien prévu au paragraphe (8); ou

b) le Comité peut prescrire un nouveau taux qui entrera en vigueur immédiatement dans le tarif nonobstant l'alinéa (4)*b*) et le paragraphe (6).

(10) Après avoir obtenu le consentement écrit de l'affréteur et l'autorisation écrite du Comité, un transporteur aérien peut occuper tout espace non utilisé par l'affréteur dans un aéronef effectuant un vol AVTC pour le transport

a) de ses propres marchandises et de son personnel; ou

b) du personnel d'autres transporteurs aériens, ou les deux.

(11) Lorsqu'un transporteur aérien utilise de l'espace dans un aéronef en vertu du paragraphe (10), il doit le notifier au ministère du Revenu national (Douanes), à l'aéroport de départ ou d'arrivée au Canada avant le début du vol, et donner les détails pertinents.

48. La présente section sera abrogée à compter du 15 mai 1979.

Section VI

AFFRÈTEMENTS POUR VOYAGES TOUT COMPRIS (NOUVELLES RÈGLES)

49. (1) Nonobstant la définition du terme «prix du voyage tout compris» de l'article 23 du présent règlement, aux fins de la présente section, la définition suivante s'applique:

«prix du voyage tout compris», pour un membre d'un groupe effectuant un tel voyage, comprend le coût

a) du transport,

b) du logement, et

c) le cas échéant, des éléments particuliers du voyage.

(2) In this Division, "tour features" means all goods, services, facilities and benefits other than accommodation and transportation that are included in an ITC program at the inclusive tour price or made available to tour participants as optional extras at an additional charge.

50. (1) No air carrier shall operate an inclusive tour charter originating in Canada without first obtaining a permit from the Committee.

(2) The issue of a permit by the Committee to an air carrier to operate an inclusive tour charter originating in Canada shall be subject to the following terms and conditions:

(*a*) the air carrier holds a subsisting Class 9-4 licence valid for the proposed charter;

(*b*) every applicant for a permit shall provide, in duplicate, details of the proposed tour, with supporting documents, including dates and times of the proposed charter, origin, destination and routing, type and configuration of aircraft, name of tour operator chartering the aircraft, evidence of eligibility to charter, calculation of charter price and inclusive tour price and evidence of compliance with subsection (3);

(*c*) every application for a permit shall be made by the air carrier in writing and filed with the Committee not less than 75 days and not more than one year prior to the date of a proposed inclusive tour flight or the first of a proposed series of back-to-back inclusive tour flights, and

(i) where a Canadian air carrier applies for a permit to perform an ITC originating in Canada, the applicant shall furnish an executed copy of the charter contract between the tour operator and the air carrier, and

(ii) where a foreign air carrier applies for a permit to perform an ITC originating in Canada, the same information shall be furnished as required by these Regulations from Canadian air carriers but the proposed itinerary shall include a first stop in the territory of the country of the applicant air carrier of such a duration that on-going transportation or return transportation from that territory shall not be commenced prior to the 4th day after the scheduled day of departure from the point of origin of the tour, except that such a first stop need not last longer than 72 hours from the scheduled hour and day of departure of the ITC where the country of the applicant air carrier is within the area specified in paragraph (3)(*g*);

(*d*) every application shall be verified by affidavit or statutory declaration;

(*e*) no air carrier shall

(i) charter less than the entire capacity of its aircraft,

(ii) charter any aircraft to more than three tour operators, and

(iii) carry more than one inclusive tour group on any ITC except that one additional inclusive tour group may be carried on any ITC for each block of 40 seats of the passenger seating capacity of the aircraft operated on the first air portion of that ITC;

(*f*) no inclusive tour shall be organized by more than one tour operator;

(2) Dans la présente section, le terme «éléments particuliers du voyage» désigne tous les biens, services, facilités et avantages autres que le logement et le transport qui sont inclus dans un programme AVTC au prix du voyage tout compris ou qui sont mis à la disposition des participants au voyage moyennant un coût supplémentaire.

50. (1) Il est interdit à un transporteur aérien d'effectuer un vol d'affrètement pour voyage tout compris en provenance du Canada sans autorisation préalable du Comité.

(2) La délivrance d'une autorisation par le Comité à un transporteur aérien en vue d'effectuer un affrètement pour voyage tout compris en provenance du Canada doit être assujettie aux conditions suivantes:

a) le transporteur aérien détient un permis de la classe 9-4 valide et en vigueur pour l'affrètement projeté;

b) tous les requérants doivent fournir en double une description détaillée du voyage projeté ainsi que les documents à l'appui, y compris les dates et les heures de l'affrètement projeté, l'origine, la destination et le parcours, le type et la configuration de l'aéronef, le nom de l'organisateur de voyages qui affrète l'aéronef, une preuve d'admissibilité à effectuer l'affrètement, le calcul des prix de l'affrètement et du voyage tout compris, ainsi qu'une preuve que le paragraphe (3) a été observé;

c) toute demande d'autorisation doit être présentée par écrit par le transporteur aérien et déposée auprès du Comité au moins 75 jours et au plus un an avant la date du vol projeté pour voyage tout compris ou du premier d'une série de vols pour voyage tout compris en circuit, et

(i) lorsqu'un transporteur aérien canadien présente une requête en autorisation d'effectuer un vol AVTC en provenance du Canada, il doit fournir un exemplaire signé du contrat d'affrètement passé entre l'organisateur de voyages et le transporteur aérien, et

(ii) lorsqu'un transporteur aérien étranger présente une requête en autorisation d'effectuer un AVTC en provenance du Canada, il doit fournir les mêmes renseignements que ceux exigés par le présent règlement des transporteurs aériens canadiens; toutefois, l'itinéraire projeté doit comporter une première escale dans le pays du transporteur aérien requérant d'une durée telle que la suite du voyage ou le vol de retour à partir de ce pays ne commencera pas avant le 4e jour suivant la date de départ fixée du point d'origine du voyage, sauf que cette première escale n'a pas à durer plus de 72 heures à partir de la date et de l'heure du départ de l'AVTC lorsque le pays du transporteur aérien requérant fait partie du territoire spécifié à l'alinéa (3)*g*);

d) toutes les requêtes doivent être certifiées par affidavit ou attestation;

e) il est interdit à un transporteur aérien

(i) de fréter moins que l'entière capacité de son aéronef,

(ii) de fréter tout aéronef à plus de trois organisateurs de voyages, et

(iii) de transporter plus d'un groupe effectuant un voyage tout compris sur un vol AVTC, sauf qu'un groupe supplémentaire peut être transporté pour chaque bloc de 40

(*g*) where more than one inclusive tour group is carried on a charter flight, each group may have a different point of origin, destination and itinerary;

(*h*) every member of an inclusive tour group shall be transported as a member of a unit of the same composition in both directions of the itinerary;

(*i*) the air carrier shall not pay directly or indirectly any commission to, or confer any benefit upon, a tour operator or any other person;

(*j*) the charter price stated in the application shall be in accordance with the terms of the air carrier's applicable tariff on file with the Committee and in effect on the date the contract is signed;

(*k*) the total amount paid for air transportation by the tour operator shall not be other than the charter price calculated in accordance with the applicable tariff on file with the Committee and in effect on the date the contract is signed;

(*l*) no subcontract of any charter flight shall be entered into without prior approval in writing by the Committee and, where subcontracting is authorized, the charter price to the tour operator shall not be increased;

(*m*) the air carrier shall require full payment for the entire air transportation tour charter price prior to commencement of each flight, and paragraph 33(2)(*g*) and subsections 33(3) to (5) shall apply, subject to such modifications as the circumstances require in respect of such advance payments;

(*n*) the air carrier shall, upon request, furnish the Committee with such other information relating to an inclusive tour as the Committee may require from such carrier;

(*o*) the air carrier shall not act directly or indirectly as a tour operator and shall not advertise or participate in any way in the promotion of any inclusive tour;

(*p*) where an application is in respect of a series of tours, no permit shall be issued in respect of a tour in such a series that is not to be completed within a period of one year from the commencement of the first tour of the series;

(*q*) where an amendment to an approved tour program is proposed, no application therefor shall be received unless filed by the air carrier with the Committee at least 15 days prior to the proposed effective date of such amendment;

(*r*) permits for charter flights to operate into and out of Canada are issued subject to the air carrier making prior arrangements for suitable aircraft arrival and departure times with the airport manager of the airport to be used;

(*s*) permits shall be carried on board the aircraft for presentation on request;

(*t*) the air carrier shall provide the Committee with a statement by each tour operator, verified by his statutory declaration or, where the tour operator is a company, by the statutory declaration of a duly authorized officer of the company setting out

(i) the name, address, nationality and nature of business of the tour operator,

(ii) where the tour operator is a company, the name, address and nationality of each director of the company,

(iii) a summary of the tour operator's experience relating to transportation activities including, where applicable,

places par rapport au nombre total de sièges que contient l'aéronef utilisé pour la première partie de ce vol AVTC;

f) il ne doit pas y avoir plus d'un organisateur par voyage tout compris;

g) lorsque plusieurs groupes effectuant un voyage tout compris sont transportés au cours du même vol d'affrètement, chacun peut avoir un point d'origine, une destination et un intinéraire différents;

h) tous les membres d'un groupe effectuant un voyage tout compris doivent être transportés à titre de membres d'une unité de même composition, tant à l'aller qu'au retour;

i) il est interdit à un transporteur aérien de payer directement ou indirectement une commission, ou d'accorder un avantage à un organisateur de voyages ou à toute autre personne;

j) le prix de l'affrètement indiqué dans la requête doit être conforme au tarif applicable que le transporteur aérien a déposé auprès du Comité et qui est en vigueur à la date de signature du contrat;

k) le montant total payé pour le transport aérien par l'organisateur de voyages ne doit pas différer du prix de l'affrètement établi conformément au tarif applicable déposé auprès du Comité, et en vigueur à la date de signature du contrat;

l) aucun sous-affrètement de vols d'affrètement ne doit se faire sans l'autorisation écrite préalable du Comité, et, dans le cas où un sous-affrètement est autorisé, le prix demandé à l'organisateur de voyages ne doit pas être augmenté;

m) le transporteur aérien doit réclamer le paiement intégral du prix total de l'affrètement avant le commencement de chaque vol, et l'alinéa 33(2)*g*) et les paragraphes 33(3) à (5) s'appliquent, sous réserve des modifications apportées, au besoin, à ces paiements anticipés;

n) le transporteur aérien doit, sur demande, fournir au Comité les renseignements concernant un voyage tout compris que ce dernier pourrait lui demander;

o) le transporteur aérien ne doit, ni directement ni indirectement, remplir les fonctions d'organisateur de voyages, et il ne doit faire aucune publicité ni ne chercher d'aucune façon à faire de la réclame pour un voyage tout compris;

p) lorsque la requête concerne une série de voyages, aucune autorisation ne doit être délivrée concernant un voyage dans cette série qui ne sera pas terminé au cours de la période de un an qui suit le commencement du premier voyage de la série;

q) lorsqu'il est proposé de modifier un programme de voyage approuvé, la requête en ce sens, doit, pour être acceptée, avoir été déposée auprès du Comité par le transporteur aérien au moins 15 jours avant la date proposée d'entrée en vigueur de ladite modification;

r) l'autorisation d'exploiter des vols d'affrètement à destination et en provenance du Canada est délivrée sous réserve des arrangements préalables que doit prendre le transporteur aérien avec le directeur de l'aéroport qu'il se propose d'utiliser, quant aux heures appropriées d'arrivée et de départ des aéronefs;

particulars of his membership in travel organizations, and his registration under provincial requirements for travel agents, and

(iv) evidence of the financial responsibility of the tour operator, consisting of

(A) in respect of the tour operator's latest financial year, financial statements duly approved by the board of directors or other executive body and the auditor's report,

(B) if the date of the receipt by the Committee pursuant to clause (*c*)(i) of the executed copy of the charter contract is more than six months after the end of the tour operator's financial year, a copy of the current financial statements signed by the tour operator's principal officers,

(C) a letter from the tour operator's bank stating the tour operator's line of credit and the extent thereof,

(D) a description of the arrangements made by the tour operator to ensure the protection of moneys paid to him in respect of inclusive tours during the period in which those moneys remain in his possession, and

(E) such other information as the Committee may from time to time require; and

(*u*) the air carrier shall satisfy the Committee as to

(i) the financial responsibility of the tour operator,

(ii) the business experience of the tour operator relating to transportation activities,

(iii) the adequacy of the arrangements referred to in clause (*t*)(iv)(D),

(iv) the ability of the tour operator to successfully perform the contract,

(v) the residence of the tour operator in Canada or, if the tour operator is a company, its registration under the laws of Canada or any province thereof, and

(vi) the licensing or registration of the tour operator under any law of a province of Canada regulating the travel industry and requiring the tour operator to be licensed or registered in that province.

(3) The Committee shall not issue a permit to an air carrier to operate an ITC originating in Canada unless the contract referred to in subparagraph (2)(*c*)(i) contains the following terms and conditions:

s) les autorisations doivent être gardées à bord des aéronefs aux fins de présentation sur demande;

t) le transporteur aérien doit fournir au Comité une déclaration sous forme d'attestation faite par chaque organisateur de voyages, ou, s'il s'agit d'une compagnie, par un agent dûment autorisé de cette dernière, exposant

(i) l'adresse, la nationalité et la nature des opérations commerciales de l'organisateur de voyages,

(ii) s'il s'agit d'une compagnie, l'adresse et la nationalité de chacun de ses administrateurs,

(iii) un résumé de l'expérience que possède l'organisateur de voyages dans le domaine des transports précisant, s'il y a lieu, le nom des organisations de voyage dont il fait partie, ainsi que son immatriculation aux termes des lois provinciales relatives aux agents de voyages, et

(iv) la preuve de la solvabilité de l'organisateur de voyages, et notamment

(A) les états financiers du dernier exercice financier de l'organisateur de voyages, dûment approuvés par le conseil d'administration ou autre organe exécutif, ainsi que le rapport du vérificateur,

(B) une copie des états financiers courants signée par les principaux dirigeants de l'organisateur de voyages, si le Comité reçoit la copie signée du contrat d'affrètement, conformément au sous-alinéa *c*)(i), plus de six mois après la fin de l'exercice financier de l'organisateur de voyages,

(C) une lettre de la banque de l'organisateur de voyages indiquant la limite et la marge de crédits de celui-ci,

(D) un exposé des dispositions prises par l'organisateur de voyages pour garantir les sommes qui lui seront versées pour les voyages tout compris, pendant que lesdites sommes seront en sa possession, et

(E) tout autre renseignement que le Comité peut demander de temps à autre; et

u) le transporteur aérien doit convaincre le Comité

(i) de la solvabilité de l'organisateur de voyages,

(ii) de l'expérience des affaires que possède l'organisateur de voyages dans le domaine des transports,

(iii) de la pertinence des mesures mentionnées à la disposition *t*)(iv)(D),

(iv) de l'aptitude de l'organisateur de voyages à réaliser le contrat,

(v) de la résidence canadienne de l'organisateur de voyages ou, s'il s'agit d'une compagnie, de son immatriculation aux termes des lois fédérales ou provinciales du Canada, et

(vi) de la délivrance d'un permis à l'organisateur de voyages ou de son immatriculation en vertu de toute loi d'une province canadienne régissant l'industrie touristique et prescrivant la délivrance d'un tel permis audit organisateur ou son immatriculation dans ladite province.

(3) Le Comité ne délivre pas d'autorisation à un transporteur aérien pour l'exécution d'un AVTC en provenance du Canada, à moins que le contrat visé au sous-alinéa (2)*c*)(i) ne contienne les stipulations suivantes:

(*a*) the tour operator agrees to pay to the air carrier, prior to the commencement of the tour flight, the full contract price for air transportation in accordance with the tariff of the air carrier on file with the Committee and in effect for the entire air portion of the inclusive tour charter;

(*b*) subject to the provisions of paragraph (*c*), the tour operator agrees to sell any inclusive tour to participants thereof who are 2 years of age or older on the day the tour commences at not less than the applicable inclusive tour price approved by the Committee and specified in the permit which price shall not be less than the sum of the following:

(i) the per seat pro rata of the aircraft charter cost to the tour operator of the tour carried on that aircraft, and

(ii) an add-on equal to the product of $16 and the number of nights during which accommodation is made available pursuant to subparagraph (*d*)(ii), except that

(A) no add-on shall be less than $60, and

(B) for tours of more than 10 nights, no add-on need be more than $160;

(*c*) the tour operator agrees to sell any inclusive tour to participants thereof who are 2 years or older but less than 12 years of age on the day the tour commences and are to share accommodation with a participant in the same ITC group paying an inclusive tour price established in accordance with paragraph (*b*) at not less than the applicable inclusive tour price approved by the Committee and specified in the permit which price shall not be less than the sum of the following:

(i) the per seat pro rata of the aircraft charter cost to the tour operator of the tour carried on that aircraft, and

(ii) an add-on equal to the product of $8 and the number of nights during which accommodation is made available pursuant to subparagraph (*d*)(ii), except that

(A) no add-on shall be less than $30, and

(B) for tours of more than 10 nights, no add-on need be more than $80;

(*d*) the tour operator agrees to provide to all tour participants against payment of the applicable inclusive tour price,

(i) transportation,

(ii) except at the point of origin, accommodation forthwith upon arrival and on a continuing basis until check-out prior to departure at all points in the tour itinerary where a night is spent including points where

(A) the planned time of arrival of the inclusive tour group at the airport or surface terminal is prior to 06:00 hours local time, or

(B) the planned time of departure of the inclusive tour group is later than 03:00 hours local time, and

(iii) tour features pursuant to the provisions of paragraph (*e*);

(*e*) the tour operator agrees that

(i) all tour features included in the inclusive tour price

(A) will be clearly identified in the application referred to in paragraph (2)(*c*) together with the actual cost of each tour feature to the tour operator, and

a) l'organisateur de voyages s'engage à payer au transporteur aérien, avant le commencement du voyage, le prix total des vols prévu au contrat, selon le tarif du transporteur aérien déposé auprès du Comité, et en vigueur pour tout le transport aérien de l'affrètement pour voyage tout compris;

b) sous réserve de l'alinéa *c*), l'organisateur de voyages s'engage à vendre tout voyage tout compris aux participants audit voyage, qui sont âgés de 2 ans ou plus le jour du début du voyage, à un prix qui ne soit pas inférieur au prix du voyage tout compris applicable approuvé par le Comité et spécifié dans l'autorisation, lequel prix ne doit pas être inférieur à la somme suivante:

(i) le prix d'une place établi au prorata du coût d'affrètement de l'aéronef loué à l'organisateur du voyage effectué à bord dudit aéronef, et

(ii) une somme égale au produit de $16 multipliés par le nombre de nuits au cours desquelles le logement est fourni, conformément au sous-alinéa *d*)(ii), sauf que

(A) la somme ne doit pas être inférieure à $60, et

(B) lorsque les voyages durent plus de 10 nuits la somme n'a pas à dépasser $160;

c) l'organisateur de voyages s'engage à vendre tout voyage tout compris aux participants audit voyage, qui sont âgés de 2 ans ou plus, mais de moins de 12 ans le jour du début du voyage, et qui partageront le logement d'un participant au même AVTC qui paie un prix pour voyage tout compris établi conformément à l'aliéna *b*), qui ne soit pas inférieur au prix du voyage tout compris applicable approuvé par le Comité et spécifié dans l'autorisation, lequel prix ne doit pas être inférieur à la somme suivante:

(i) le prix d'une place établi au prorata du coût d'affrètement de l'aéronef loué à l'organisateur du voyage effectué à bord dudit aéronef, et

(ii) une somme égale au produit de $8 multipliés par le nombre de nuits au cours desquelles le logement est fourni, conformément au sous-alinéa *d*)(ii), sauf que

(A) la somme ne doit pas être inférieure à $30, et

(B) lorsque les voyages durent plus de 10 nuits la somme n'a pas à dépasser $80;

d) l'organisateur de voyages s'engage à fournir à tous les participants à un voyage, moyennant paiement du prix du voyage tout compris applicable,

(i) le transport,

(ii) sauf au point d'origine, le logement doit être fourni immédiatement à l'arrivée et continuellement jusqu'à l'heure où il faut quitter la chambre avant le départ à tous les points de l'itinéraire où les voyageurs passeront une nuit, y compris les points où

(A) l'heure prévue d'arrivée du groupe effectuant un voyage tout compris, à l'aéroport ou à la gare de transport terrestre, est plus tôt que 6 h a.m., heure locale, ou

(B) l'heure prévue du départ du groupe effectuant un voyage tout compris, est après 3 h a.m., heure locale, et

(iii) les éléments particuliers du voyage conformément à l'alinéa *e*);

(B) made available to all tour participants who paid the inclusive tour price and not refunded where not used, and

(ii) any tour feature, whether included in the inclusive tour price or offered as an optional extra will be made available to tour participants at a price that is not less than the actual cost of that tour feature to the tour operator;

(*f*) the tour operator agrees to require and ensure that

(i) all participants in an inclusive tour group travel together as a unit during the air charter transportation part of the tour, and

(ii) each participant purchases a complete ITC program established pursuant to the provisions of paragraph (*d*) and described in the brochure referred to in paragraph (*l*) at a price that is not less than the minimum applicable tour price approved by the Committee for that ITC;

(*g*) the tour operator agrees to ensure that for tours between Canada and a point in the United States, Bermuda, the Caribbean, the Bahamas, Mexico, Central America and northern coastal regions of South America including Colombia, Venezuela, Guyana, Surinam, French Guiana and islands adjacent thereto, the return flight from the last point on the tour itinerary shall not be commenced prior to the 72nd hour after the scheduled hour and day of departure from the point of origin of the tour;

(*h*) the tour operator agrees to ensure that for tours between Canada and a point or points other than those described in paragraph (*g*) the return flight from the last point on the tour itinerary shall not be commenced prior to the 7th day after the date of departure from the point of origin of the tour;

(*i*) the tour operator agrees that no rebates or other benefits will be given to any tour participant that would have the effect of altering any applicable inclusive tour price set out in the brochure referred to in paragraph (*l*) describing the tour purchased by that participant;

(*j*) the tour operator agrees to ensure that for tours to be performed by a foreign carrier the first stop on the itinerary is in the territory of the country of the applicant air carrier and is of such a duration that ongoing transportation or return transportation from that territory shall not be commenced prior to the 4th day after the scheduled day of departure from the point of origin of the tour, except that such a first stop need not last longer than 72 hours from the scheduled hour and day of departure of the ITC where the country of the applicant air carrier is within the area specified in paragraph (*g*);

(*k*) the tour operator agrees that neither he nor his agents will advertise, promote, offer for sale or sell an inclusive tour or tours until after the Committee has approved the air carrier's application to charter its aircraft for such a tour or series of tours;

(*l*) the tour operator agrees to make available to each agent engaged in the sale of ITC's organized by that tour operator and to any member of the public on request a tour brochure describing accurately

e) l'organisateur de voyages convient que

(i) tous les éléments particuliers du voyage que renferme le prix du voyage tout compris

(A) seront clairement établis dans la requête mentionnée à l'alinéa (2)*c*), ainsi que le coût réel de chacun de ces éléments pour l'organisateur de voyages, et

(B) seront mis à la disposition de tous les participants au voyage qui ont payé le prix du voyage tout compris et ne seront pas remboursés s'ils ne sont pas utilisés, et

(ii) tout élément particulier du voyage, qu'il soit inclus dans le prix du voyage tout compris ou offert à titre de supplément, sera mis à la disposition des participants au voyage à un prix qui ne sera pas inférieur au coût réel de cet élément pour l'organisateur de voyages;

f) l'organisateur de voyages s'engage à exiger et à s'assurer que

(i) tous les membres d'un groupe effectuant un voyage tout compris se déplacent ensemble en tant qu'unité, au cours de la partie du voyage qui se fait en avion, et

(ii) chaque participant achète un programme AVTC complet établi conformément à l'alinéa *d*) et décrit dans la brochure mentionnée à l'alinéa *l*) à un prix qui n'est pas inférieur au prix minimum du voyage applicable approuvé par le Comité pour cet AVTC;

g) l'organisateur de voyages s'engage à garantir que, dans le cas des voyages effectués entre le Canada et des points situés aux États-Unis, aux Bermudes, aux Antilles, aux Bahamas, au Mexique, en Amérique centrale et dans les régions côtières au nord de l'Amérique du Sud, y compris la Colombie, le Venezuela, la Guyane, le Surinam, la Guyane française et les îles adjacentes, le vol de retour après la dernière escale du voyage n'aura pas lieu avant la 72e heure à compter de l'heure et de la date prévues pour le départ du point d'origine du voyage;

h) l'organisateur de voyages s'engage à garantir que, dans le cas de voyages entre le Canada et des points autres que ceux mentionnés à l'alinéa *g*), le vol de retour après la dernière escale du voyage n'aura pas lieu avant le 7e jour à compter de la date du départ du point d'origine du voyage;

i) l'organisateur de voyages s'engage à n'accorder à tout participant à un voyage ni rabais ni autres privilèges qui auraient pour effet de modifier le prix applicable du voyage tout compris énoncé dans la brochure mentionnée à l'alinéa *l*) décrivant le voyage qu'a acheté ce participant;

j) l'organisateur de voyages s'engage à s'assurer que, dans le cas des voyages devant être effectués par un transporteur aérien étranger, la première escale à l'itinéraire a lieu dans le pays du transporteur aérien requérant et est d'une durée telle que la continuation du voyage ou le vol de retour à partir de ce territoire ne commence pas avant le 4e jour après la date fixée pour le départ du point d'origine du voyage, sauf que cette première escale n'a pas à durer plus de 72 heures à partir de l'heure et de la date fixées pour le départ de l'AVTC lorsque le pays du transporteur aérien requérant fait partie de la zone décrite à l'alinéa *g*);

k) l'organisateur de voyages convient que ni lui ni ses agents ne feront de la réclame ni de la promotion au sujet d'un

(i) all inclusive tour prices offered in the program and the conditions under which those prices apply,

(ii) the transportation to be performed, including the name of the air carrier and those of each point of origin and of each point of destination,

(iii) accommodation, including the names of commercial organizations providing sleeping facilities, and

(iv) where applicable, tour features, clearly indicating the features that

(A) are included in the inclusive tour program and price, or

(B) are available for purchase from the tour operator by tour participants on an individual basis at a specified charge additional to the inclusive tour price, or both;

(*m*) the tour operator agrees to provide the air carrier with the information required by the Committee concerning a tour operator; and

(*n*) the tour operator agrees to furnish to the air carrier, for transmission to the Committee, an explanation of how the inclusive tour price for each group has been arrived at.

voyage ou d'une série de voyages tout compris, n'offriront de les vendre ni les vendront avant que le Comité n'ait approuvé la demande du transporteur aérien en autorisation de fréter son aéronef pour ledit voyage ou ladite série de voyages;

l) l'organisateur de voyages s'engage à mettre à la disposition de chaque agent qui s'occupe de vendre ses AVTC, ainsi qu'à la disposition de toute personne qui en fait la demande une brochure concernant les voyages décrivant avec précision

(i) tous les prix des voyages tout compris offerts dans le programme ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent,

(ii) le transport qui doit être assuré, y compris le nom du transporteur aérien ainsi que ceux des points d'origine et de destination,

(iii) le logement, y compris les noms des établissements commerciaux offrant des chambres, et

(iv) s'il y a lieu, les éléments particuliers du voyage, indiquant clairement

(A) ceux qui sont inclus dans le programme et le prix du voyage tout compris, ou

(B) ceux que les participants au voyage peuvent acheter de l'organisateur de voyages à titre individuel pour un montant supplémentaire précis, ou les deux;

m) l'organisateur de voyages s'engage à fournir au transporteur aérien les renseignements le concernant demandés par le Comité; et

n) l'organisateur de voyages s'engage à fournir au transporteur aérien une explication, qui sera transmise au Comité, de la façon dont a été calculé le prix du voyage tout compris à l'égard de chaque groupe.

51. The Committee shall not issue a permit to an air carrier for an inclusive tour charter originating in Canada where any of the terms or conditions of the agreement required by subsection 50(3) has not been complied with and, where such a permit has been issued, the Committee may cancel the permit at any time before the inclusive tour flight has commenced, if it is satisfied that any of such terms or conditions have not been complied with.

51. Le Comité ne délivre à un transporteur aérien aucune autorisation relative à un vol d'affrètement pour un voyage tout compris en provenance du Canada lorsque l'une des modalités du contrat exigée par le paragraphe 50(3) n'a pas été remplie, et, lorsqu'une telle autorisation a été délivrée, le Comité peut l'annuler avant le commencement du voyage tout compris s'il est convaincu que l'une de ces modalités n'a pas été remplie.

52. In considering an application for an ITC originating in Canada, the Committee may take into account the effect of the proposed operation on Class 8 commercial air services provided to or near the points of origin and destination of the ITC applied for, and may deny the application on that basis.

52. Au moment de l'examen de toute requête concernant un AVTC en provenance du Canada, le Comité peut tenir compte de l'incidence de l'exploitation projetée sur les services aériens commerciaux de la classe 8 assurés aux points ou près des points d'origine et de destination de l'AVTC qui fait l'objet de la requête, et il peut la rejeter à ce titre.

53. (1) Except as otherwise provided in this section, Parts VI and VII apply to ITC's.

(2) No air carrier shall operate an ITC unless

(*a*) it has filed with the Committee an ITC tariff separate and distinct from any other tariff, except that where the air carrier has filed a tariff for entity charters, CPC's or ABC's, the ITC tariff may be filed as an addition thereto if tariff provisions applicable to ITC transportation are identified separately; and

53. (1) Sauf disposition contraire du présent article, les parties VI et VII s'appliquent aux AVTC.

(2) Il est interdit à un transporteur aérien d'exécuter un AVTC à moins

a) qu'il n'ait déposé auprès du Comité un tarif AVTC distinct de tout autre tarif, sauf que si le transporteur aérien a déposé un tarif pour des affrètements sans participation, des CPC ou des ABC, le tarif AVTC peut être déposé à titre de supplément à ces derniers si les dispositions relatives au tarif applicable aux vols AVTC sont établies séparément; et

(*b*) the tariff referred to in paragraph (*a*) is in effect on the date the contract is signed and applicable for the dates and times when any air portion of the ITC under that contract is to be performed.

(3) No air carrier shall in respect of any ITC charge any toll other than the tolls that are applicable to that ITC pursuant to its ITC tariff on file with the Committee and in effect.

(4) An ITC tariff filed with the Committee

(*a*) by a Canadian air carrier shall become effective upon not less than 45 days notice, and

(*b*) by a foreign air carrier shall become effective upon not less than 30 days notice,

if that tariff is not suspended, rejected or disallowed by the Committee or withdrawn by the filing air carrier prior to its effective date.

(5) Notwithstanding the provisions of subsection (4), no ITC tariff filed with the Committee by a foreign air carrier shall become effective unless that air carrier identifies the toll in a Canadian air carrier's ITC tariff that has been used to ensure that the provisions of subsections (8) and (9) are not invoked.

(6) An ITC tariff filed with the Committee shall remain in effect for at least 90 days from the effective date thereof.

(7) Notwithstanding subsection 112(11), tolls shall be published for the entire capacity of every aircraft on an ITC at a rate per seat per mile expressed in cents to the third decimal, indicating the type and seating configuration of the aircraft, the days or period of time and the geographic area or route for which the tolls apply.

(8) Notwithstanding any other provisions of these Regulations, any toll contained in the ITC tariff of a foreign air carrier on file with the Committee shall be deemed to be disallowed and not in effect if that toll is less than the lowest ITC toll of any Canadian air carrier on file with the Committee and in effect which, pursuant to the terms and conditions of the Canadian air carrier's ITC tariff, could apply to the ITC transportation that is covered by the foreign air carrier's toll.

(9) Where, as a result of the provisions of subsection (8) the ITC toll of a foreign air carrier is deemed to be disallowed and not in effect,

(*a*) that foreign air carrier may upon notification by the Committee and notwithstanding the provisions of paragraph (4)(*b*) and subsection (6) substitute a new toll in the tariff upon not less than 1 day's notice which toll shall not be less than the toll of the Canadian air carrier described in subsection (8); or

(*b*) the Committee may prescribe a new toll therefor which toll shall take effect in the tariff forthwith notwithstanding the provisions of paragraph (4)(*b*) and subsection (6).

(10) If an air carrier obtains the prior written concurrence of the charterer thereto and the prior written approval of the

b) que le tarif mentionné à l'alinéa *a*) ne soit en vigueur à la date de signature du contrat et applicable aux dates et aux heures auxquelles le transport aérien de l'AVTC prévu au contrat doit être exécuté.

(3) Il est interdit à un transporteur aérien relativement à tout vol AVTC de demander un taux autre que les taux applicables à cet AVTC conformément à son tarif AVTC déposé auprès du Comité et en vigueur.

(4) Un tarif AVTC, déposé auprès du Comité,

a) par un transporteur aérien canadien, n'entre en vigueur qu'à l'expiration d'un délai de préavis d'au moins 45 jours, et

b) par un transporteur aérien étranger, n'entre en vigueur qu'à l'expiration d'un délai de préavis d'au moins 30 jours,

si ce tarif n'est pas suspendu, rejeté, ni refusé par le Comité, ni retiré avant son entrée en vigueur par le transporteur aérien qui l'a déposé.

(5) Nonobstant le paragraphe (4), aucun tarif AVTC, déposé auprès du Comité par un transporteur aérien étranger, n'entre en vigueur à moins que ce transporteur aérien n'établisse le taux en fonction d'un tarif AVTC d'un transporteur aérien canadien qui a été utilisé afin de s'assurer que les paragraphes (8) et (9) ne sont pas appliqués.

(6) Un tarif AVTC déposé auprès du Comité doit demeurer en vigueur au moins 90 jours à compter de sa date d'effet.

(7) Nonobstant le paragraphe 112(11), les taux, exprimés en cents au millième près, doivent être publiés pour la capacité entière de chaque aéronef prenant part à un vol AVTC, à raison de tant par mille et par place; ils doivent indiquer le type et le nombre total de places que compte l'aéronef, ainsi que les jours ou périodes de temps et la zone géographique ou parcours auxquels ils s'appliquent.

(8) Nonobstant toute autre disposition du présent règlement, tout taux contenu dans le tarif AVTC d'un transporteur aérien étranger, déposé auprès du Comité, sera considéré comme étant refusé et n'entrant pas en vigueur si ce taux est inférieur aux taux AVTC le plus bas de tout transporteur aérien canadien, déposé auprès du Comité et en vigueur, lequel, conformément aux modalités du tarif CPC du transporteur aérien canadien, pourrait s'appliquer aux vols AVTC auxquels s'étend le taux du transporteur aérien étranger.

(9) Si, en conséquence du paragraphe (8), le taux AVTC d'un transporteur aérien étranger est considéré comme refusé et n'entrant pas en vigueur,

a) ce transporteur aérien étranger peut, sur avis du Comité et nonobstant l'alinéa (4)*b*) et le paragraphe (6), substituer dans le tarif, à au moins 1 jour d'avis, un nouveau taux qui ne doit pas être inférieur au taux du transporteur aérien canadien prévu au paragraphe (8); ou

b) le Comité peut prescrire un nouveau taux qui entrera en vigueur immédiatement dans le tarif nonobstant l'alinéa (4)*b*) et le paragraphe (6).

(10) Après avoir obtenu le consentement écrit de l'affréteur et l'approbation écrite du Comité, un transporteur aérien peut

Committee therefore, it may utilize any space on an ITC that is not utilized by the charterer for the transportation of

(*a*) its own goods and personnel; or

(*b*) the personnel of the air carriers, or both.

(11) Where an air carrier utilizes space in an aircraft pursuant to subsection (10), it shall notify the Department of National Revenue (Customs) at the airport of departure or arrival in Canada prior to the actual flight giving the details thereof.

DIVISION VII

ADVANCE BOOKING CHARTERS

54. In this Division,

"advance booking charter" or "ABC" means a round-trip international charter originating at one point in Canada, destined for one point in a foreign country and terminating at the originating point in Canada, and operated by one or two licensed air carriers under a contract with a charterer, or contracts with charterers, where

(*a*) one charterer or all the charterers contract for the full capacity of the aircraft, and

(*b*) each charterer contracts for at least 40 seats for hire to the public at a price per seat that is not less than the pro rata of the charter cost thereof to the charterer; (*affrètement à réservation anticipée* or *ABC*)

"air carrier" means a person holding a licence and authority from the Committee to provide ABC air services; (*transporteur aérien*)

"charterer" means a person who has entered into an ABC contract pursuant to this Division; (*affréteur*)

"contract" means an ABC contract entered into pursuant to this Division between a charterer and not more than two air carriers; (*contrat*)

"group" means a number of persons travelling together as an entirety pursuant to a contract; (*groupe*)

"identification document" means a passport, a certificate of citizenship, a birth or baptismal certificate or social insurance card capable of identifying the holder; (*pièce d'identité*)

"passenger" means a person who

(*a*) is eligible under this Division to be carried pursuant to an ABC, and

(*b*) at least 30 days prior to the departure date of the outgoing portion of the ABC has paid to the charterer the full price per seat advertised by the charterer of that ABC. (*passager*)

Application

55. Notwithstanding any other provision of this Part, this Division applies in respect of all ABC's.

occuper tout espace non utilisé par l'affréteur dans un AVTC pour le transport

a) de ses propres marchandises et de son personnel; ou

b) du personnel d'autres transporteurs aériens, ou les deux.

(11) Lorsqu'un transporteur aérien utilise de l'espace dans un aéronef en vertu du paragraphe (10), il doit le notifier au ministère du Revenu national (Douanes), à l'aéroport de départ ou d'arrivée au Canada avant le début du vol, et donner les détails pertinents.

SECTION VII

AFFRÈTEMENT AVEC RÉSERVATION ANTICIPÉE

54. Dans la présente section,

«affrètement à réservation anticipée» ou «ABC» désigne un vol d'affrètement international aller retour, dont le point de départ est au Canada, le point d'arrivée dans un pays étranger et le point de retour au point de départ au Canada, et qui est exécuté par un ou deux transporteurs aériens titulaires de permis aux termes d'un contrat passé avec un affréteur ou de plusieurs contrats passés avec plusieurs affréteurs, lorsque

a) un affréteur ou tous les affréteurs ensemble louent la capacité entière de l'aéronef, et que

b) chaque affréteur loue au moins 40 places pour ensuite les louer au grand public à un prix par place non inférieur au quotient du prix total consenti à l'affréteur par le nombre de places qu'il paie; (*advance booking charter* ou *ABC*)

«affréteur» désigne une personne qui a passé un contrat d'ABC conformément à présente section; (*charterer*)

«contrat» désigne un contrat d'ABC passé, conformément à la présente section, entre un affréteur et au plus deux transporteurs aériens; (*contract*)

«groupe» désigne un certain nombre de personnes qui voyagent ensemble en tant que groupe aux termes d'un contrat; (*group*)

«passager» désigne une personne

a) qui, en application de la présente section, a le droit de se faire transporter aux termes d'un ABC, et

b) qui, au moins 30 jours avant la date de départ du vol d'ABC, à l'aller, a payé à l'affréteur le plein prix par place annoncé par ce dernier pour cet ABC; (*passenger*)

«pièce d'identité» désigne un passeport, un certificat de citoyenneté, un extrait de naissance ou de baptême ou une carte d'assurance sociale servant à identifier le porteur; (*identification document*)

«transporteur aérien» désigne une personne titulaire d'un permis par lequel le Comité l'autorise à assurer des services aériens d'ABC. (*air carrier*)

Application

55. Nonobstant toute autre disposition de la présente partie, la présente vise tous les affrètements à réservation anticipée.

Seating Requirements

56. No air carrier shall operate an ABC unless the full capacity of the aircraft is chartered and each charterer has contracted for at least 40 seats on that aircraft.

Operation of ABC by Two Carriers

57. (1) Subject to subsection (2), an ABC may be operated by two air carriers if

(*a*) the arrangements for the outgoing and return portions of the ABC are covered under the contract;

(*b*) the contract is signed by the two air carriers; and

(*c*) the charter price is in accordance with the ABC tariffs of the air carriers on file with the Committee and in effect on the date the contract is signed.

(2) Where an ABC is operated by two air carriers, the air carrier performing the outgoing portion of the ABC shall obtain prior authorization from the aeronautical authorities of the country of destination for the operation of the ABC by two carriers.

Return to Canada of Passengers

58. (1) Where an ABC is operated by one air carrier only, groups on that ABC may be returned to Canada on different dates if

(*a*) all passengers in each group return in an aircraft of the air carrier; and

(*b*) the contract clearly specifies the arrangements concluded for the return of each group.

(2) Where an ABC is operated by two air carriers pursuant to section 57, groups on that ABC may be returned to Canada on different dates if

(*a*) all passengers in each group return in an aircraft of either air carrier operating the ABC; and

(*b*) the contract clearly specifies the arrangements concluded for the return of each group.

Air Carriers Performing Outgoing Portion of ABC's

59. (1) Every air carrier that is to perform the outgoing portion of an ABC shall, upon executing the contract for that ABC, but not earlier than one year prior to the date of a proposed ABC flight or the first of a proposed series of back-to-back ABC flights,

(*a*) notify the Committee in writing of the proposed operation;

(*b*) provide the Committee with an executed copy of the contract including an undertaking by the air carrier and the charterer to comply with this Division;

(*c*) where applicable, provide the Committee with evidence that the air carrier has complied with subsection 57(2);

Nombre de places à louer

56. Il est interdit à un transporteur aérien d'exécuter un vol d'ABC sauf si la capacité entière de l'aéronef est affrétée et si chaque affréteur a loué au moins 40 places à bord de l'aéronef.

Exécution d'un vol d'ABC par deux transporteurs

57. (1) Sous réserve du paragraphe (2), un vol d'ABC peut être exécuté par deux transporteurs aériens aux conditions suivantes:

a) les modalités d'exécution du vol d'ABC, aller et retour, doivent être stipulées dans le contrat;

b) le contrat doit être signé par les deux transporteurs aériens; et

c) le prix de l'affrètement doit être conforme aux tarifs d'ABC des transporteurs aériens, en vigueur à la date de signature du contrat et déposés auprès du Comité.

(2) Dans le cas d'un vol d'ABC exécuté par deux transporteurs aériens, celui des transporteurs aériens qui est chargé du vol aller doit obtenir, auprès de l'autorité aéronautique de l'État de destination, l'autorisation préalable de faire assurer l'exécution par deux transporteurs aériens.

Retour des passagers au Canada

58. (1) Dans le cas d'un vol d'ABC exécuté par un seul transporteur aérien, les groupes qui font le voyage aux termes de cet affrètement peuvent être ramenés au Canada à des dates différentes aux conditions suivantes:

a) tous les passagers de chaque groupe doivent revenir à bord d'un aéronef de ce transporteur aérien; et

b) le contrat doit préciser clairement les modalités convenues du vol de retour de chaque groupe.

(2) Dans le cas d'un vol d'ABC exécuté par deux transporteurs aériens conformément à l'article 57, les groupes qui voyagent aux termes de cet affrètement peuvent être ramenés au Canada à des dates différentes aux conditions suivantes:

a) tous les passagers de chaque groupe doivent revenir à bord d'un aéronef de l'un des deux transporteurs aériens qui exécutent le vol d'ABC; et

b) le contrat doit préciser clairement les modalités convenues du vol de retour de chaque groupe.

Transporteurs aériens chargés d'exécuter le vol d'aller d'un ABC

59. (1) Tout transporteur aérien chargé d'exécuter l'aller d'un ABC doit, lorsqu'il exécute le contrat de cet ABC, mais pas plus de un an avant la date du vol ABC projeté ou du premier vol d'une série projetée de vols ABC en circuit,

a) notifier au Comité, par écrit, l'opération projetée;

b) fournir au Comité un exemplaire signé du contrat qui doit comporter l'engagement pris par le transporteur aérien et par l'affréteur de se conformer à la présente section;

c) s'il y a lieu, fournir au Comité un document établissant que le transporteur aérien s'est conformé au paragraphe 57(2);

(*d*) provide the Committee with a statement by each charterer, verified by his statutory declaration or, where the charterer is a company, by the statutory declaration of a duly authorized officer of the company setting out

(i) the name, address, nationality and nature of business of the charterer,

(ii) where the charterer is a company, the name, address and nationality of each director of the company,

(iii) a summary of the charterer's experience relating to transportation activities including, where applicable, particulars of his membership in travel organizations, and his registration under provincial requirements for travel agents, and

(iv) evidence of the financial responsibility of the charterer, consisting of

(A) in respect of the charterer's latest financial year, financial statements duly approved by the charterer's board of directors or other executive body and the auditor's report,

(B) if the date of the receipt by the Committee pursuant to paragraph (*b*) of the executed copy of the charter contract is more than six months after the end of the charterer's financial year, a copy of the current financial statements signed by the charterer's principal officers,

(C) a letter from the charterer's bank stating the charterer's line of credit and the extent thereof,

(D) a description of the arrangements made by the charterer to ensure the protection of moneys paid to him in respect of ABC's during the period in which those moneys remain in his possession, and

(E) such other information as the Committee may from time to time require; and

(*e*) the air carrier shall satisfy the Committee as to

(i) the financial responsibility of the charterer,

(ii) the business experience of the charterer relating to transportation activities,

(iii) the adequacy of the arrangements referred to in clause (*d*)(iv)(C),

(iv) the ability of the charterer to successfully fulfil the contract,

(v) the residence of the charterer in Canada, or, if the charterer is a company, its registration under the laws of Canada or any province thereof, and

(vi) the licensing or registration of the charterer under any law of any province of Canada regulating the travel industry and requiring the charterer to be licensed or registered in that province.

d) fournir au Comité, de la part de chaque affréteur, une déclaration, attestée sous serment par l'affréteur lui-même ou, si l'affréteur est une compagnie, par un agent autorisé de la compagnie, énonçant

(i) le nom, l'adresse, la nationalité et le genre d'entreprise de l'affréteur,

(ii) s'il s'agit d'une compagnie, le nom, l'adresse et la nationalité de chacun de ses administrateurs,

(iii) un résumé de l'expérience que possède l'affréteur dans le domaine des transports précisant, s'il y a lieu, le nom des organisations de voyages dont il fait partie, ainsi que son immatriculation aux termes des lois provinciales relatives aux agents de voyages, et

(iv) des preuves de solvabilité de l'affréteur, soit,

(A) des états financiers du dernier exercice financier de l'affréteur, dûment approuvés par le conseil d'administration ou autre organe exécutif de ce dernier, ainsi que le rapport du vérificateur,

(B) une copie des états financiers courants, signés par les principaux dirigeants de l'affréteur si le Comité reçoit la copie signée du contrat d'affrètement, conformément à l'alinéa *b*), plus de six mois après la fin de l'exercice financier de l'affréteur,

(C) une lettre de la banque de l'affréteur indiquant la limite et la marge de crédit de celui-ci,

(D) un exposé des dispositions prises par l'affréteur pour garantir les sommes d'argent qui lui seront versées pour des vols ABC, pendant que lesdites sommes seront en sa possession, et

(E) tout autre renseignement que le Comité peut demander; et

e) le transporteur aérien doit convaincre le Comité

(i) de la solvabilité de l'affréteur,

(ii) de l'expérience des affaires que possède l'affréteur dans le domaine des transports,

(iii) de l'utilité des mesures dont il est fait mention dans la disposition *d*)(iv)(C),

(iv) de l'aptitude de l'affréteur à assurer la bonne exécution du contrat,

(v) de la résidence canadienne de l'affréteur ou, s'il s'agit d'une compagnie, de son enregistrement aux termes des lois fédérales ou provinciales du Canada, et

(vi) la délivrance d'un permis à un affréteur ou son immatriculation aux termes de toute loi d'une province canadienne régissant l'industrie touristique et prescrivant la délivrance d'un tel permis audit affréteur ou son immatriculation dans ladite province.

(2) Where the Committee is satisfied that subsection (1) has been complied with, the Committee may assign one or more identification numbers to the contract, as may be appropriate, except that in the case of a series of ABC flights, no such number shall be assigned to a contract in respect of any ABC flight not to be completed within a period of one year from the proposed date of the first flight of that series of ABC flights.

(2) Lorsque le Comité est convaincu que le transporteur aérien a satisfait aux prescriptions du paragraphe (1), il peut attribuer au contrat un ou plusieurs numéros d'identification, suivant le cas, mais pour une série de vols ABC, il ne sera pas attribué de numéro au contrat pour un vol ABC qui ne doit pas être exécuté durant l'année qui suit la date prévue du premier vol de cette série de vols ABC.

(3) Where the Committee has assigned one or more identification numbers to a contract pursuant to subsection (2), the Committee shall be deemed to have issued a permit in respect of the flight or flights specified in the contract.

60. Every air carrier performing the outgoing portion of an ABC shall, within six months after the end of each fiscal year of a charterer, provide the Committee with the audited statements described in clause 59(1)(*d*)(iv)(A) in respect of that charterer.

61. Every air carrier shall forthwith notify the Committee of any change of any information provided by it to the Committee pursuant to subsection 59(1).

Public Solicitations

62. (1) Every contract shall contain the condition that it is subject to cancellation in the event that public solicitation is carried out in respect of the ABC before the contract has been assigned an identification number by the Committee.

(2) Where public solicitation in respect of an ABC has been carried out before the contract has been assigned an identification number by the Committee, the air carrier shall not perform the flight covered by the ABC in respect of which public solicitation was made.

63. (1) Every contract shall contain the condition that any public solicitation after the contract has been assigned an identification number by the Committee shall clearly and accurately describe the details of the transportation offered and shall include

(*a*) a notice that the transportation offered is governed by the ABC provisions of these Regulations and that the flight or flights have been approved by the Committee;

(*b*) the name of the air carrier or the names of the air carriers, as the case may be;

(*c*) the name of the charterer;

(*d*) the point of departure and the point of destination of the ABC flight and the dates of the departure from and return to Canada;

(*e*) the price per seat to be charged by the charterer for the air transportation contracted for, which price shall be not less than the pro rata of the ABC price for the total capacity of the aircraft;

(*f*) notice that a deposit of not less than 10 per cent of the price per seat referred to in paragraph (*e*) is required from each passenger; and

(*g*) notice that the portion of the deposit that is equal to 10 per cent of the price per seat referred to in paragraph (*e*) is not refundable, except where the ABC is not performed.

(2) In the event that public solicitation is carried out with respect to an ABC in contravention of the provisions of subsection (1), the Committee may prohibit the air carrier from performing the ABC unless the Committee is satisfied that such public solicitation was carried out without the knowledge of or against the prohibition of the air carrier or the charterer.

(3) Lorsque le Comité a attribué un ou plusieurs numéros d'identification au contrat, en vertu du paragraphe (2), il est censé avoir délivré une autorisation pour le vol ou les vols prévus au contrat.

60. Le transporteur aérien chargé d'effectuer le vol d'aller d'un ABC doit, dans les six mois qui suivent la fin de chaque année financière d'un affréteur, fournir au Comité les comptes vérifiés dont il est question dans la disposition 59(1)*d*)(iv)(A), à l'égard de cet affréteur.

61. Le transporteur aérien doit notifier immédiatement au Comité tout changement dans les renseignements qu'il a fournis au Comité en application du paragraphe 59(1).

Réclame

62. (1) Chaque contrat doit comporter une clause prévoyant son annulation s'il est fait de la réclame en faveur du vol d'ABC avant que le Comité n'ait attribué au contrat un numéro d'identification.

(2) Lorsque la réclame a été faite en faveur d'un vol ABC avant que le Comité n'ait attribué un numéro d'identification au contrat, le transporteur aérien ne doit pas effectuer ce vol ABC.

63. (1) Chaque contrat doit comporter une clause stipulant que toute réclame faite après que le Comité a attribué au contrat un numéro d'identification, doit énoncer clairement et avec exactitude les détails du transport offert et comporter notamment

a) un avis que le transport offert est régi par les dispositions applicables aux vols d'ABC du présent règlement et que le ou les vols ont été approuvés par le Comité;

b) le nom du ou des transporteurs aériens, selon le cas;

c) le nom de l'affréteur;

d) le point de départ et le point de destination du vol d'ABC, ainsi que les dates de départ du Canada et de retour au Canada;

e) le prix par place du transport aérien que l'affréteur s'est engagé à demander, ce prix ne pouvant être inférieur au quotient du prix de l'ABC consenti pour la capacité entière de l'aéronef, par le nombre total de places qu'il contient;

f) un avis que chaque passager est tenu de verser un acompte d'au moins 10 pour cent du prix par place visé à l'alinéa *e*); et

g) un avis que la partie de l'acompte égale à 10 pour cent du prix par place visé à l'alinéa *e*) n'est pas remboursable, sauf si le vol d'ABC n'est pas effectué.

(2) Si la réclame relative à un vol d'ABC contrevient aux prescriptions du paragraphe (1), le Comité peut interdire au transporteur aérien d'effectuer ce vol, à moins qu'il ne soit convaincu que cette réclame a été faite à l'insu ou malgré l'interdiction du transporteur aérien ou de l'affréteur.

Sixty-Day Requirement

64. At least 60 days prior to the date of departure of an ABC flight from Canada, the air carrier responsible for the outgoing portion of the flight shall file with the Secretary

(*a*) evidence that it has received payment from the charterer of not less than 10 per cent of the ABC price for the complete seating capacity of the aircraft;

(*b*) a main list obtained from each charterer of his intended passengers

(i) identifying the charterer and giving the identification number of the contract assigned by the Committee, and

(ii) identifying the intended passengers in the charterer's group in alphabetical order by name, given names, addresses and nationality;

(*c*) a certificate from each charterer that he has collected from his intended passengers the deposits of 10 per cent of the price per seat, as shown in the public solicitation, and that such deposits are not refundable except as stated in paragraph 63(1)(*g*); and

(*d*) a supplementary list obtained from each charterer showing in alphabetical order by name and given names each prospective passenger in his group and their respective addresses and nationalities, and such prospective passengers shall not exceed in number the number of seats provided for in the contract.

Délai de soixante jours

64. Soixante jours au moins avant la date de départ du Canada d'un vol d'ABC, le transporteur aérien chargé du vol d'aller doit déposer auprès du Secrétaire

a) un document attestant qu'il a reçu de l'affréteur 10 pour cent au moins du prix de l'ABC consenti pour la capacité entière, en places, de l'aéronef;

b) une liste principale de passagers inscrits, obtenue de chaque affréteur et portant les précisions suivantes:

(i) le nom de l'affréteur et le numéro d'identification attribué au contrat par le Comité,

(ii) les noms des passagers inscrits au groupe de l'affréteur, dans l'ordre alphabétique, leurs prénoms, adresse et nationalité;

c) une attestation de chaque affréteur certifiant qu'il a reçu des passagers inscrits les acomptes d'au moins 10 pour cent du prix par place indiqué dans la réclame et que lesdits acomptes ne sont pas remboursables, sauf dans le cas prévu à l'alinéa 63(1)*g*); et

d) une liste supplémentaire obtenue de chaque affréteur et donnant, dans l'ordre alphabétique, les noms et prénoms de tous les passagers éventuels de son groupe, ainsi que leur adresse et nationalité, le nombre de passagers éventuels ne devant pas excéder le nombre de places prévu au contrat.

Thirty-Day Requirement

65. (1) At least 30 days prior to the date of departure of an ABC flight from Canada, the air carrier responsible for the outgoing portion of the flight shall file with the Secretary

(*a*) evidence that it has received full payment for the ABC;

(*b*) evidence that it has issued to each passenger a valid non-transferable ticket for that ABC, showing

(i) the name of the passenger,

(ii) the name of the charterer,

(iii) the name of the air carrier or the names of the air carriers performing the ABC,

(iv) the points of departure and destination of the flight, for both the outgoing and return portions of the ABC,

(v) the dates of the departure and return of the ABC, and

(vi) the price per seat for the air transportation as shown in the charterer's public solicitation;

(*c*) a final list obtained from each charterer of all passengers,

(i) identifying the charterer and giving the identification number of the contract assigned by the Committee, and

(ii) identifying each passenger in the charterer's group in alphabetical order by name, given names, address and nationality and passport number or other valid identification document and the air carrier's ticket number issued to each passenger and specifying which passengers were transferred from the supplementary list referred to in paragraph 64(*d*); and

(*d*) a certificate from each charterer that

Délai de trente jours

65. (1) Trente jours au moins avant la date de départ du Canada d'un vol d'ABC, le transporteur aérien qui exécute le vol d'aller doit déposer auprès du Secrétaire

a) un document attestant qu'il a reçu le paiement intégral pour l'ABC;

b) un document attestant qu'il a délivré à chaque passager, pour ce vol d'ABC, un billet de passage valable et non transférable indiquant:

(i) le nom du passager,

(ii) le nom de l'affréteur,

(iii) le nom du ou des transporteurs chargés d'exécuter l'ABC,

(iv) les points de départ et de destination des vols d'aller et de retour,

(v) les dates de début du vol d'aller et de la fin du vol de retour, et

(vi) le prix par place du transport aérien indiqué dans la réclame de l'affréteur;

c) une liste définitive de tous les passagers obtenue de chaque affréteur, donnant les précisions suivantes:

(i) nom de l'affréteur et numéro d'identification attribué au contrat par le Comité,

(ii) les noms des passagers du groupe de l'affréteur, dans l'ordre alphabétique, suivis de leurs prénoms, adresse et nationalité, du numéro de passeport ou de toute autre pièce d'identité valide et du numéro transporteur du billet de passage délivré à chaque passager, avec mention des noms transférés de la liste supplémentaire visée à l'alinéa 64*d*); et

(i) the number of names on the final list obtained from him does not exceed the number of seats contracted for by him in respect of that ABC,

(ii) the final list contains only names that are on the lists obtained from him by the air carrier for the purpose of section 64, and

(iii) he has collected from all passengers appearing on the final list the full price per seat, as shown in the public solicitation, of which 10 per cent is not refundable except as stated in paragraph 63(1)(*g*).

(2) The final list required by subsection (1) may contain names of prospective passengers shown on the supplementary list filed pursuant to section 64, but in no case shall the number of names transferred from the supplementary list to the final list exceed, in respect of each charterer, 20 per cent of the number of seats he has contracted for.

Prohibition from Performing ABC's

66. No carrier shall perform an ABC unless the requirements of section 63 have been complied with.

Passenger Manifest

67. Every air carrier operating an ABC shall provide the Committee or its authorized representative with a passenger manifest in respect of both the outgoing and return portions of the ABC forthwith upon request therefor.

Duration of ABC's

68. (1) Subject to subsection (3), every ABC, the outgoing portion of which begins during the period from April to October, inclusive, in any year, shall be for not less than 14 days from the date of departure to the date of return, inclusive.

(2) Subject to subsection (3), every ABC, the outgoing portion of which begins on a day that is not during the period described in subsection (1), shall be for not less than 10 days from the date of departure to the date of return, inclusive.

(3) Every ABC to any point within the Continental United States, the Caribbean, Bermuda, Mexico or Central America shall be for not less than 7 days from the date of departure to the date of return, inclusive.

Passengers on Final List

69. Subject to subsections 70(8) and (9), every air carrier shall ensure that only passengers whose names appear on the final list filed pursuant to paragraph 65(1)(*c*) are transported on its ABC flights.

Tariffs and Tolls

70. (1) Except as otherwise provided in this section, Parts VI and VII apply to ABC's.

d) une attestation de chaque affréteur portant

(i) que le nombre de noms figurant sur la liste définitive ne dépasse pas le nombre de places pour lequel l'affréteur a traité l'ABC,

(ii) que la liste définitive ne porte que des noms figurant sur les listes obtenues de lui par le transporteur aérien en application de l'article 55, et

(iii) qu'il a reçu de chaque passager inscrit sur la liste définitive le plein prix par place annoncé dans la réclame, 10 pour cent de ce prix n'étant pas remboursable, sauf dans le cas prévu à l'alinéa 63(1)*g*).

(2) La liste définitive prescrite au paragraphe (1) peut porter les noms de passagers éventuels inscrits sur la liste supplémentaire déposée conformément à l'article 64, sans toutefois que le nombre des noms transférés de la liste supplémentaire à la liste définitive puisse dépasser, dans le cas de chaque affréteur, 20 pour cent du nombre de places pour lequel il a traité.

Interdiction d'exécution d'ABC

66. Aucun transporteur aérien ne doit effectuer un vol ABC à moins que toutes les exigences de l'article 63 n'aient été respectées.

Manifeste des passagers

67. Le transporteur aérien qui exécute un ABC doit, sur demande, fournir immédiatement au Comité ou à son représentant autorisé le manifeste de passagers pour chacun des vols d'aller et de retour de l'ABC.

Durée des ABC

68. (1) Sous réserve du paragraphe (3), les ABC dont le vol d'aller débute pendant la période d'avril à octobre, inclusivement, d'une année quelconque doivent avoir une durée minimale de 14 jours à compter de la date de départ jusqu'à celle du retour, inclusivement.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), les ABC dont le vol d'aller ne débute pas pendant la période mentionnée au paragraphe (1) doivent avoir une durée minimale de 10 jours à compter de la date de départ jusqu'à celle du retour, inclusivement.

(3) Les vols d'ABC effectués vers tout point de la partie continentale des États-Unis, des Caraïbes, des Bermudes, du Mexique ou de l'Amérique centrale doivent avoir une durée minimale de 7 jours à partir de la date de départ jusqu'à celle du retour, inclusivement.

Passagers inscrits sur la liste définitive

69. Sous réserve des paragraphes 70(8) et (9), les transporteurs aériens doivent s'assurer que leurs vols d'ABC ne transportent que des passagers inscrits sur la liste définitive déposée en application de l'alinéa 65(1)*c*).

Tarifs et taux

70. (1) Sauf toute disposition contraire du présent article, les parties VI et VII s'appliquent aux ABC.

(2) No air carrier shall operate an ABC unless it has filed with the Committee an ABC tariff separate and distinct from any other tariff that is in effect on the date a contract is signed.

(3) The ABC tariffs of foreign air carriers shall not contain tolls lower than the lowest tolls in the ABC tariffs of Canadian air carriers on file with the Committee and in effect.

(4) The tolls contained in an ABC tariff filed with the Committee shall remain in effect for at least 12 months from the effective date thereof.

(5) An ABC tariff filed with the Committee

(*a*) by a Canadian air carrier shall become effective upon not less than 45 days notice; and

(*b*) by a foreign air carrier shall become effective upon not less than 30 days notice.

(6) Notwithstanding subsection 112(11), tolls shall be published for the complete capacity of every aircraft on an ABC flight at a rate per seat per mile expressed in cents to the third decimal, which tolls shall be used if a *pro rata* price per seat between specified points is also published, indicating in both cases the type and seating configuration of the aircraft for which the tolls apply.

(7) The amount charged to and paid by the charterer for ABC air transportation shall not be other than the price calculated in accordance with the air carrier's ABC tariff on file with the Committee and in effect on the date the contract for the ABC is signed.

(8) Any space in an aircraft on an ABC flight that is not utilized by the charterer may be used by the air carrier if it obtains the written concurrence of the charterer thereto and the written approval of the Committee therefor.

(9) Where an air carrier utilizes space in an aircraft pursuant to subsection (8), it shall notify the Department of National Revenue (Customs) at the port of departure or arrival in Canada prior to the actual flight giving the details thereof.

Open Jaw ABC's

71. (1) All passengers of an open jaw ABC shall board the aircraft at the same point on both the outgoing and return portions of the ABC.

(2) For the purpose of subsection (1), an "open jaw ABC" means an ABC destined for a point in another country and returning to the point of origin in Canada from a different point in the country of destination or from a point in another country.

Protection of Advance Payments

72. No air carrier, other than a Class 8 air carrier holding a Class 9-4 ABC licence, shall operate an ABC unless it has provided evidence, satisfactory to the Committee, that all advance payments received from all charterers under the ABC contracts are fully protected for the benefit and in the name of

(2) Il est interdit à un transporteur aérien d'exécuter un vol d'ABC s'il n'a pas déposé auprès du Comité un tarif ABC distinct de tous les autres tarifs en vigueur à la date de signature du contrat.

(3) Les tarifs ABC des transporteurs aériens étrangers ne doivent pas prévoir des taux inférieurs aux taux les plus bas des tarifs ABC de transporteurs aériens canadiens, déposés auprès du Comité et en vigueur.

(4) Les taux contenus dans le tarif ABC déposé auprès du Comité doivent demeurer en vigueur au moins 12 mois après leur date d'effet.

(5) Un tarif ABC déposé auprès du Comité

a) par un transporteur aérien canadien n'entre en vigueur qu'à l'expiration d'un délai de préavis d'au moins 45 jours; et

b) par un transporteur aérien étranger n'entre en vigueur qu'à l'expiration d'un délai de préavis d'au moins 30 jours.

(6) Nonobstant le paragraphe 112(11), les taux, exprimés en cents au millième près, doivent être publiés pour la capacité entière de chaque aéronef prenant part à un vol ABC, à raison de tant par mille et par place; ils doivent être utilisés même si, est également publié un prix proportionnel par place entre points déterminés et, dans les deux cas, ils doivent préciser le type et le nombre de places que compte l'aéronef auquel ils s'appliquent.

(7) Le montant demandé à l'affréteur pour un vol ABC que ce dernier a payé ne doit pas être autre que le prix calculé conformément au tarif ABC du transporteur aérien, déposé auprès du Comité et en vigueur à la date de signature du contrat ABC.

(8) Le transporteur aérien peut utiliser tout espace non utilisé par l'affréteur dans un aéronef qui effectue un vol ABC, pourvu qu'il obtienne à cet égard le consentement écrit de l'affréteur et l'autorisation écrite du Comité.

(9) Lorsqu'un transporteur aérien utilise de l'espace dans un aéronef en vertu du paragraphe (8), il doit le notifier au ministère du Revenu national (Douanes) au port de départ ou d'arrivée au Canada avant le début du vol, et donner les détails pertinents.

Voyages d'ABC en circuit ouvert

71. (1) Tous les passagers qui font un voyage en circuit ouvert ABC doivent monter à bord de l'aéronef au même point, tant au retour qu'à l'aller.

(2) Aux fins de l'application du paragraphe (1), un «voyage en circuit ouvert ABC» désigne un voyage ABC à destination d'un point dans un autre pays, le retour au point d'origine au Canada s'effectuant d'un point différent dans le pays de destination ou d'un point dans un autre pays.

Garantie des acomptes

72. Il est interdit aux transporteurs aériens, sauf ceux de la classe 8 qui sont titulaires d'un permis d'ABC de classe 9-4, d'exécuter des vols d'ABC s'ils n'ont pas fourni au Comité la preuve, jugée suffisante par ce dernier, que tous les acomptes reçus de tous les affréteurs en exécution des contrats ABC sont

each charterer participating in that ABC by one of the following arrangements for securing such advance payments:

(*a*) an agreement of guarantee, satisfactory to the Committee, between the air carrier responsible for the outgoing portion of the ABC and a Canadian banking, trust or financial institution acceptable to the Committee, whereby the full refund of all or part of the advances made to that air carrier to which the charterer may be entitled under the contract for unperformed ABC transportation is guaranteed to be paid promptly to the charterer by the institution entering into the agreement with that air carrier;

(*b*) a performance bond, satisfactory to the Committee, provided to the air carrier responsible for the outgoing portion of the ABC by a Canadian bonding or insurance company, acceptable to the Committee, under which the company agrees to refund promptly to the charterer, if that air carrier fails so to refund, all or part of the advances made to that carrier to which the charterer may be entitled under the contract for unperformed ABC transportation; or

(*c*) performance insurance, satisfactory to the Committee, covering the ABC price of each ABC flight, whereby, if the air carrier responsible for the outgoing portion of the ABC fails to perform the flight or any part thereof, the charterer shall be reimbursed to the extent of his interest in an entitlement under the contract for the unperformed transportation portion of the contract.

73. Any agreement or contract entered into by an air carrier to implement arrangements made under any of paragraphs 72(*a*) to (*c*) shall specify the province in Canada under the laws of which the agreement or contract is to be interpreted.

74. In connection with arrangements made by an air carrier under any of paragraphs 72(*a*) to (*c*), any person authorized by the Committee shall be permitted to inspect at any time the records maintained by the air carrier of all payments made by charterers.

Payment of Benefits and Advertisements of ABC's Prohibited

75. No air carrier shall

(*a*) pay or offer to pay any commission, gratuity or other benefit to any person in respect of any ABC; or

(*b*) advertise or cause to be advertised any ABC.

Stranded Passengers

76. (1) Notwithstanding anything in these Regulations, where a passenger has missed his return flight on an ABC for reasons beyond his control, an air carrier that participated in that ABC may transport that passenger on a subsequent ABC flight, if the air carrier has

(*a*) obtained the written consent of the charterer participating in that ABC return flight;

(*b*) obtained any necessary approval from the authorities of the foreign state concerned; and

(*c*) given prior notification to the Committee of the circumstances of the case.

intégralement garantis, au bénéfice et au nom de chacun des affréteurs qui participent à l'ABC, par l'un des moyens suivants:

a) un accord de garantie, agréé par le Comité, intervenu entre le transporteur aérien chargé du vol d'aller de l'ABC et une institution canadienne bancaire, fiduciaire ou financière, agréée par le Comité, et selon lequel l'établissement garantit le remboursement rapide et intégral, à l'affréteur, de la part des acomptes versés au transporteur aérien chargé du vol d'aller de l'ABC à laquelle l'affréteur peut avoir droit aux termes du contrat en cas d'inexécution du transport prévu par l'ABC;

b) un cautionnement, agréé par le Comité, accordé au transporteur aérien chargé du vol d'aller de l'ABC par une société canadienne de cautionnement ou d'assurance, agréée par le Comité, selon lequel la société caution s'engage à rembourser rapidement à l'affréteur, en cas de carence du transporteur aérien, la part des acomptes versés au transporteur aérien à laquelle l'affréteur peut avoir droit aux termes du contrat en cas d'inexécution du transport prévu par l'ABC; ou

c) une police de cautionnement, agréée par le Comité, couvrant le prix d'ABC de chaque vol d'ABC selon laquelle, si le transporteur aérien chargé du vol d'aller de l'ABC n'exécute pas le tout ou une partie de ce vol, l'affréteur est remboursé à concurrence de ses droits à l'ABC en cas d'inexécution de la partie du transport prévu par l'ABC.

73. Un accord conclu ou un contrat passé par le transporteur aérien en exécution de l'un des alinéas 72*a*) à *c*) doit préciser la province du Canada dont les lois en régissent l'interprétation.

74. Relativement aux moyens pris par les transporteurs aériens en application de l'un des alinéas 72*a*) à *c*), toute personne autorisée par le Comité doit avoir accès en tout temps, pour examen, aux registres que les transporteurs aériens tiennent de tous les acomptes versés par les affréteurs.

Interdiction visant le paiement des commissions, etc., et la publicité pour les ABC

75. Il est interdit à un transporteur aérien

a) de payer ou d'offrir de payer une commission, une gratification ou quelque autre avantage à une personne à l'égard d'un ABC; ou

b) d'annoncer ou de faire annoncer un ABC.

Passagers restés sur place

76. (1) Nonobstant toute autre disposition du présent règlement, lorsqu'un passager a, pour des raisons indépendantes de sa volonté, raté le vol de retour d'un voyage d'ABC, un transporteur aérien qui a participé à cet ABC peut transporter ce passager par un vol ABC subséquent à condition

a) d'avoir obtenu le consentement écrit de l'affréteur qui participe au vol de retour de l'ABC;

b) d'avoir obtenu l'autorisation nécessaire de l'autorité compétente du pays étranger concerné; et

c) d'avoir informé au préalable le Comité des circonstances du cas.

(2) Upon the request of the Committee, the air carrier shall provide evidence to the Committee of the reasons why the passenger missed his return flight.

Licences for Foreign Air Carriers

77. No foreign air carrier shall operate an ABC unless it is in possession of a valid and subsisting licence issued to it by the Committee for the purpose.

General Provisions

78. The Committee may prohibit any air carrier from performing an ABC where in the opinion of the Committee any of the provisions of these Regulations have not been complied with.

79. Where there is a conflict between this Division and any other Division, this Division shall, in so far as is necessary to give effect thereto, be deemed to override the provisions of the other Division.

DIVISION VIII

CHARTERS ORIGINATING IN A FOREIGN COUNTRY

80. (1) A charter originating in a foreign country and destined for Canada shall be operated, subject to the provisions of subsection (2) to (5), in accordance with the rules and regulations of that foreign country.

(2) No charter originating in a foreign country shall be operated by an air carrier pursuant to subsection (1) unless that air carrier

(*a*) is on the current eligible list or holds a subsisting Class 9-4 licence valid for the proposed operation;

(*b*) has received authorization from the competent authorities of the country of origin for the proposed operation;

(*c*) notifies the Secretary in writing not less than 15 days prior to the planned date of arrival in Canada of each charter proposed to be operated including:

(i) evidence of the authorization described in paragraph (*b*),

(ii) the name or charter category of the proposed operation under the rules and regulations of the country of origin,

(iii) the name of the charterer or charterers,

(iv) all origins and destinations of the charter specifying the Canadian airports proposed to be used,

(v) the planned dates and times of arrival and departure,

(vi) the type of the aircraft proposed to be engaged in the operation of the charter, and

(A) its seating capacity, or

(B) the nature and quantity of the goods to be transported or both, and

(vii) the last names and initials of persons to be transported on the charter who had made a reservation for that flight prior to the dispatch of the notification;

(*d*) has arranged for suitable arrival and departure times with the appropriate Canadian airport authorities; and

(2) Sur demande du Comité, le transporteur aérien doit fournir à ce dernier des preuves expliquant pourquoi le passager a raté le vol de retour.

Permis des transporteurs aériens étrangers

77. Il est interdit à un transporteur aérien étranger d'exécuter un vol d'ABC à moins d'être titulaire d'un permis valide et en vigueur qui lui a été délivré par le Comité à cette fin.

Dispositions générales

78. Le Comité peut interdire à tout transporteur aérien l'exécution d'un vol ou d'une série de vols d'ABC, lorsqu'il estime qu'une disposition quelconque du présent règlement n'a pas été respectée.

79. En cas de contradiction entre la présente section et les autres sections du présent règlement, la première est censée l'emporter sur les autres dans la mesure nécessaire à la bonne exécution de ses dispositions.

SECTION VIII

AFFRÈTEMENTS EN PROVENANCE D'UN PAYS ÉTRANGER

80. (1) Un affrètement en provenance d'un pays étranger et à destination du Canada doit être effectué, sous réserve des paragraphes (2) à (5), conformément aux règles et règlements du pays étranger en question.

(2) Aucun affrètement en provenance d'un pays étranger ne doit être effectué par un transporteur aérien conformément au paragraphe (1) à moins que ce transporteur aérien

a) ne figure sur la liste d'admissibilité en vigueur ou ne détienne un permis de la classe 9-4 valide et en vigueur pour l'exploitation projetée;

b) n'ait reçu l'autorisation des autorités compétentes du pays d'origine pour l'exploitation projetée;

c) ne le notifie au Secrétaire par écrit au moins 15 jours avant la date prévue d'arrivée au Canada de chaque affrètement projeté, y compris:

(i) la preuve de l'autorisation décrite à l'alinéa *b*),

(ii) le nom ou la catégorie d'affrètement de l'exploitation projetée en vertu des règles et règlements du pays d'origine,

(iii) le(s) nom(s) de l'affréteur ou des affréteurs,

(iv) tous les points d'origine et de destination de l'affrètement en précisant les aéroports canadiens que l'on se propose d'utiliser,

(v) les dates et heures prévues d'arrivée et de départ,

(vi) le type d'aéronefs que l'on se propose d'utiliser pour l'affrètement, et

(A) le nombre total de places, ou

(B) la nature et la quantité des marchandises à transporter, ou les deux, et

(vii) le nom de famille et les initiales des personnes qui seront transportées à bord du vol d'affrètement et qui avaient des réservations pour ce vol avant l'envoi de la notification;

(*e*) submits to the airport authorities at the port of entry into Canada upon arrival a passenger list showing the last names and initials of all persons transported on the flight.

d) n'ait pris des mesures pour des heures d'arrivée et de départ convenables avec les autorités compétentes des aéroports canadiens; et

e) n'ait soumis aux autorités de l'aéroport à l'arrivée au Canada, une liste des passagers sur laquelle figurent le nom de famille et les initiales de toutes les personnes transportées à bord de ce vol.

(3) No air carrier shall operate a charter of the advance booking or affinity type originating in a foreign country,

(*a*) for the purpose of disembarking traffic, to more than one point in Canada on the portion thereof which is destined for Canada; and

(*b*) for the purpose of embarking traffic, from more than one point in Canada on any other portion thereof.

(3) Il est interdit à un transporteur aérien d'exécuter un vol d'affrètement avec réservation anticipée ou du type affinité dont le point de départ est un pays étranger,

a) afin de débarquer le trafic à plus d'un point au Canada sur la partie du vol destinée au Canada; et

b) afin d'embarquer le trafic, à plus d'un point au Canada ou sur toute autre partie du vol.

(4) The Committee may, by order, require any air carrier to apply for and obtain approval prior to the operation of any charter originating in a foreign country.

(4) Le Comité peut, par ordonnance, exiger qu'un transporteur aérien présente une demande d'exploitation d'un vol d'affrètement dont le point d'origine est un pays étranger et en obtienne l'autorisation préalable.

(5) Where the Committee is of the opinion that the operation of any charters originating in a foreign country is contrary to the public interest, it may

(*a*) prohibit an air carrier from performing that charter; or

(*b*) require that conditions imposed by it be complied with by the air carrier when performing that charter.

(5) Lorsque le Comité est d'avis que l'exploitation d'affrètement en provenance d'un pays étranger est contraire à l'intérêt public, il peut

a) interdire au transporteur aérien d'effectuer ce vol d'affrètement; ou

b) exiger que le transporteur aérien se conforme aux conditions imposées lorsqu'il effectue ce vol.

81. (1) No air carrier engaged in international charter operations shall carry into Canada any person who is not in possession of a valid passport or other valid travel document authorizing entry into Canada.

81. (1) Il est interdit à tout transporteur aérien qui exécute des vols d'affrètement internationaux d'amener au Canada toute personne qui n'est pas en possession d'un passeport valide ou de tout autre document de voyage valide autorisant son entrée au Canada.

(2) No Canadian air carrier operating an ongoing or the return portion of a fourth freedom charter in any charter category from a point in Canada shall offer or provide transportation on board the aircraft engaged in either of those portions to any person who was not transported to Canada by that air carrier on an inbound portion of a fourth freedom charter belonging to the same charter category.

(2) Il est interdit à un transporteur aérien canadien effectuant, à partir d'un point situé au Canada, la continuation du voyage ou le vol de retour d'un affrètement en quatrième liberté appartenant à une catégorie quelconque d'affrètement, d'offrir ou d'assurer le transport à bord de l'aéronef utilisé pour la continuation du voyage ou le retour à toute personne qui n'a pas été amenée au Canada par ce transporteur aérien au cours du vol de retour d'un affrètement en quatrième liberté appartenant à la même catégorie d'affrètement.

(3) No foreign air carrier operating an ongoing or the return portion of a third freedom charter in any charter category from a point in Canada shall offer or provide transportation on board the aircraft engaged in either of those portions to any person who was not transported to Canada by that air carrier on an inbound portion of a third freedom charter belonging to the same charter category.

(3) Il est interdit à un transporteur aérien étranger effectuant, à partir d'un point situé au Canada, la continuation du voyage ou le vol de retour d'un affrètement en troisième liberté d'une catégorie quelconque d'affrètement, d'offrir ou d'assurer le transport à bord de l'aéronef utilisé pour la continuation ou le retour à toute personne qui n'a pas été amenée au Canada par ce transporteur aérien au cours du vol de retour d'un affrètement en troisième liberté appartenant à la même catégorie d'affrètement.

(4) No foreign air carrier operating an ongoing or the return portion of a fifth freedom charter in any charter category from a point in Canada shall offer or provide transportation on board the aircraft engaged in either of those portions to any person who was not transported to Canada by that air carrier on an inbound portion of a fifth freedom charter belonging to the same charter category.

(4) Il est interdit à un transporteur aérien étranger effectuant, à partir d'un point situé au Canada, la continuation du voyage ou le vol de retour d'un affrètement en cinquième liberté dans une catégorie quelconque d'affrètement, d'offrir ou d'assurer le transport à bord de l'aéronef utilisé pour la continuation du voyage ou le retour à toute personne qui n'a pas été amenée au Canada par ce transporteur aérien au cours

(5) No air carrier operating an ongoing or the return portion of a passenger charter originating in a foreign country shall take on board goods or mail at any point in Canada.

82. Upon written direction by the Secretary, any air carrier on the current eligible list or any foreign air carrier holding a valid and subsisting Class 9-4 licence shall submit to the Committee forthwith a copy of the rules and regulations governing the authorization and operation of international charters originating in its home country and shall thereafter provide the Committee with amendments to those rules and regulations upon the promulgation or publication thereof.

PART V

ADVANCE BOOKING CHARTERS (DOMESTIC)

Interpretation

83. For the purposes of this Part,

"advance booking charter (domestic)" or "ABC (domestic)" means a round-trip domestic charter originating at one point in Canada, destined for one point in Canada and terminating at the originating point in Canada and operated by one or two licensed air carriers under a contract with a charterer, or contracts with charterers, where

(*a*) one charterer or all the charterers contract for the full capacity of the aircraft, and

(*b*) each charterer contracts for at least 40 seats for hire to the public at a price per seat that is not less than the pro rata of the charter cost thereof to the charterer; (*affrètement à réservation anticipée* (*intérieur*) or *ABC* (*intérieur*))

"air carrier" means a person holding a valid Class 4 licence from the Committee; (*transporteur aérien*)

"charterer" means a person who has entered into an ABC (domestic) contract pursuant to this Part; (*affréteur*)

"contract" means an ABC (domestic) contract entered into pursuant to this Part between a charterer and not more than two air carriers; (*contrat*)

"group" means a number of persons travelling together as an entirety pursuant to a contract; (*groupe*)

"inter-regional advance booking charter (domestic)" or "inter-regional ABC (domestic)" means an advance booking charter (domestic) or ABC (domestic) operated between two or more regional air carriers' operating territories; (*affrètement (intérieur à réservation anticipée inter-régional* or *ABC intérieur inter-régional)*)

"passenger" means a person who

(*a*) is eligible under this Part to be carried pursuant to an ABC (domestic), and

(*b*) at least 30 days prior to the departure date of the outgoing portion of the ABC (domestic) has paid to the

du vol de retour d'un affrètement en cinquième liberté appartenant à la même catégorie d'affrètement.

(5) Il est interdit à un transporteur aérien effectuant la continuation du voyage ou le vol de retour d'un affrètement de passagers en provenance d'un pays étranger d'embarquer à un point quelconque au Canada des marchandises ou du courrier.

82. Après avoir reçu des instructions écrites du Secrétaire, tout transporteur aérien dont le nom figure sur la liste d'admissibilité en vigueur ou tout transporteur aérien étranger détenant un permis de la classe 9-4 valide et en vigueur doit soumettre immédiatement au Comité copie des règles et règlements régissant l'autorisation d'exploiter des affrètements internationaux en provenance de son pays d'origine, ainsi que l'exploitation de ces affrètements, et doit par la suite fournir au Comité les modifications apportées à ces règles et règlements après leur promulgation ou publication.

PARTIE V

AFFRÈTEMENTS AVEC RÉSERVATION ANTICIPÉE (INTÉRIEURS)

Interprétation

83. Aux fins de la présente partie,

«affrètement à réservation anticipée (intérieur)» ou «ABC (intérieur)» désigne un vol d'affrètement intérieur aller-retour, dont le point de départ est au Canada et le point d'arrivée dans le même pays et le point de retour au point de départ du Canada et qui est exécuté par un ou deux transporteurs aériens titulaires de permis aux termes d'un contrat passé avec un affréteur ou de plusieurs contrats passés avec plusieurs affréteurs, lorsque

a) un affréteur ou tous les affréteurs ensemble louent la capacité affréteur de l'aéronef, et

b) chaque affréteur loue au moins 40 places pour ensuite les louer au grand public à un prix par place non inférieur au quotient du prix total consenti à l'affréteur par le nombre de place qu'il paie; (*advance booking charter (domestic)* ou *ABC (domestic)*)

«affrètement (intérieur) à réservation anticipée inter-régional» ou «ABC (intérieur) inter-régional» désigne un affrètement avec réservation anticipée (intérieur) ou ABC (intérieur) exécuté entre deux ou plusieurs zones d'exploitation de transporteurs aériens régionaux; (*inter-regional advance booking charter (domestic)* ou *inter-regional ABC (domestic)*)

«affrètement régional à réservation anticipée (intérieur)» désigne un ABC (intérieur) dont les points d'origine et de destination sont situés dans la zone d'exploitation désignée d'un transporteur aérien régional, ou encore se trouvent entre les points figurant aux permis d'un transporteur régional; (*regional advance booking charter (domestic)*)

«affréteur» désigne une personne qui a passé un contrat d'ABC (intérieur) conformément aux dispositions de la présente partie; (*charterer*)

«contrat» désigne un contrat d'ABC (intérieur) passé, conformément aux dispositions de la présente partie, entre un affréteur et au plus deux transporteurs aériens; (*contract*)

charterer the full price per seat advertised by the charterer for that ABC (domestic); (*passager*)

"regional air carrier" means the following air carriers: Eastern Provincial Airways (1963) Limited, Quebecair, Nordair Ltée—Nordair Ltd., Transair Limited, Pacific Western Airlines Ltd; (*transporteur aérien régional*)

"regional advance booking charter (domestic)" means an ABC (domestic) whose origin and destination are within a regional air carrier's defined operating territory or between points on the same regional air carrier's commercial air service licences; (*affrètement régional à réservation anticipée (intérieur)*)

"regional air carrier's operating territory" means the areas respectively assigned to each of the regional air carriers, as set out in Schedule XV; (*zone d'exploitation d'un transporteur aérien régional*)

"trunk line air carrier" means the following air carriers: Air Canada, CP Air. (*grand transporteur du réseau intérieur*)

«grand transporteur du réseau intérieur» désigne les transporteurs aériens suivants: Air Canada, CP Air; (*trunk line air carrier*)

«groupe» désigne un certain nombre de personnes qui voyagent ensemble en tant que groupe aux termes d'un contrat; (*group*)

«passager» désigne une personne

a) qui, en application de la présente partie, a le droit de se faire transporter aux termes d'un ABC (intérieur), et

b) qui, au moins 30 jours avant la date de départ du vol d'ABC (intérieur), à l'aller, a payé à l'affréteur le plein prix par place annoncé par ce dernier pour cet ABC (intérieur); (*passenger*)

«transporteur aérien» désigne une personne titulaire d'un permis valide de la classe 4 délivré par le Comité; (*air carrier*)

«transporteur aérien régional» désigne les transporteurs aériens suivants: Eastern Provincial Airways (1963) Limited, Quebecair, Nordair Ltée—Nordair Ltd., Transair Limited, Pacific Western Airlines Ltd; (*regional air carrier*)

«zone d'exploitation d'un transporteur aérien régional» désigne les secteurs assignés à chaque transporteur aérien régional, tel que l'énonce l'annexe XV. (*regional air carrier*)

Application

84. This Part applies in respect of all ABC's (domestic).

Application

84. La présente partie s'applique à tous les ABC (intérieurs).

Seating Requirements

85. No air carrier shall operate an ABC (domestic) unless the full capacity of the aircraft is chartered and each charterer has contracted for at least 40 seats on that aircraft.

Nombre de places à louer

85. Il est interdit à un transporteur aérien d'exécuter un vol d'ABC (intérieur) sauf si la capacité entière de l'aéronef est affrétée et si chaque affréteur a loué au moins 40 places à bord de l'aéronef.

Operation of ABC (domestic) by Two Carriers

86. (1) An ABC (domestic) may be operated by two air carriers if

(*a*) the arrangements for the outgoing and return portions of the ABC (domestic) are covered under the contract;

(*b*) the contract is signed by the two air carriers; and

(*c*) the charter price is in accordance with the ABC (domestic) tariffs of the air carriers on file with the Committee and in effect on the date the contract is signed.

Exécution d'un vol d'ABC (intérieur) par deux transporteurs

86. (1) Un vol d'ABC peut être exécuté par deux transporteurs aériens aux conditions suivantes:

a) les modalités d'exécution d'un vol d'ABC (intérieur), aller et retour, doivent être stipulées dans le contrat;

b) le contrat doit être signé par les deux transporteurs aériens; et

c) le prix de l'affrètement doit être conforme aux tarifs d'ABC (intérieurs) des transporteurs aériens, en vigueur à la date de signature du contrat et déposés auprès du Comité.

Return to Point of Origin of Passengers

87. (1) Where an ABC (domestic) is operated by one air carrier only, groups on that ABC (domestic) may be returned to point of origin on different dates if

(*a*) all passengers in each group return in an aircraft of the air carrier; and

(*b*) the contract clearly specifies the arrangements concluded for the return of each group.

Retour des passagers au point d'origine

87. (1) Dans le cas d'un vol d'ABC (intérieur) exécuté par un seul transporteur aérien, les groupes qui font le voyage aux termes de cet affrètement peuvent être ramenés au point d'origine à des dates différentes aux conditions suivantes:

a) tous les passagers de chaque groupe doivent revenir à bord d'un aéronef de ce transporteur; et

b) le contrat doit préciser clairement les modalités convenues du vol de retour de chaque groupe.

(2) Where an ABC (domestic) is operated by two air carriers pursuant to section 86, groups on that ABC (domestic) may be returned to the point of origin on different dates if

(*a*) all passengers in each group return in an aircraft of either air carrier operating the ABC (domestic); and

(*b*) the contract clearly specifies the arrangements concluded for the return of each group.

Air Carriers Entitled to Operate Regional ABC's (domestic)

88. (1) A regional air carrier shall have the exclusive right to operate a regional ABC (domestic) subject to the following conditions:

(*a*) in considering an application for a regional ABC (domestic), the Committee shall give due consideration to all relevant matters including, *inter alia*, the effect of the operation of the proposed regional ABC (domestic) on Class 1 and Class 2 commercial air services provided to or near the points identified in the proposed regional ABC (domestic);

(*b*) should the regional carrier be unable to operate a regional ABC (domestic) in its region, the Committee may, subject to paragraph (*a*), upon application, permit any Canadian air carrier holding a valid Class 4 licence to operate the said ABC (domestic), using aircraft within the groups of aircraft permitted under the said licence;

(*c*) for charters operated between the points Vancouver or Edmonton, and any of the points Prince George, Fort St. John, Kitimat, Terrace, Prince Rupert, Whitehorse, Grande Prairie, Dawson Creek, Fort Nelson and Watson Lake, CP Air shall have the right to operate ABC (domestic) flights between those of the enumerated points between which it operates a unit toll service; and

(*d*) where, under paragraph (*c*), both the trunk line air carrier and the regional air carrier provide unit toll services to those points set out above, each air carrier shall have the right to operate the regional ABC (domestic) between such points.

Air Carriers Performing Inter-regional ABC's (domestic)

89. The trunk line air carriers shall have the exclusive right to operate such a number of inter-regional ABC's (domestic) as the Committee may for each calendar year authorize, subject to the following conditions:

(*a*) should the trunk line air carriers be unable to operate an inter-regional ABC (domestic) the Committee may, upon application, permit any Canadian air carrier holding a valid Class 4 licence to operate the inter-regional ABC (domestic);

(*b*) in considering an application by a Canadian air carrier to operate the inter-regional ABC (domestic) referred to in paragraph (*a*) above, the Committee shall give due consideration to all relevant matters including, *inter alia*, the effect of the operation of the proposed inter-regional ABC (domes-

(2) Dans le cas d'un vol d'ABC (intérieur) exécuté par deux transporteurs aériens conformément à l'article 86 les groupes qui voyagent aux termes de cet affrètement peuvent être ramenés au point d'origine à des dates différentes aux conditions suivantes:

a) tous les passagers de chaque groupe doivent revenir à bord d'un aéronef de l'un des deux transporteurs qui exécutent le vol d'ABC (intérieur); et

b) le contrat doit préciser clairement les modalités convenues du vol de retour de chaque groupe.

Transporteurs aériens ayant droit d'exécuter des vols d'ABC régionaux (intérieurs)

88. (1) Un transporteur aérien régional a le droit exclusif d'exécuter un vol d'ABC régional (intérieur) sous réserve des conditions suivantes:

a) lorsqu'il étudiera la requête en vue d'exécuter un vol d'ABC régional (intérieur), le Comité devra considérer toutes les questions pertinentes, notamment l'incidence de l'exécution de l'ABC projeté sur les services aériens commerciaux des classes 1 et 2 à destination ou à proximité des points désignés pour l'ABC régional (intérieur) projeté;

b) lorsqu'un transporteur aérien régional n'est pas en mesure d'exécuter un ABC régional (intérieur) dans sa région, le Comité peut sur demande expresse et conformément à l'alinéa *a*), autoriser un transporteur aérien canadien détenant un permis de la classe 4 valide à exécuter ledit ABC (intérieur) au moyen d'un aéronef des groupes prévus audit permis;

c) pour les affrètements exécutés entre Vancouver ou Edmonton et les points Prince George, Fort St. John, Kitimat, Terrace, Prince Rupert, Whitehorse, Grande Prairie, Dawson Creek, Fort Nelson et Watson Lake, CP Air a le droit d'exécuter des vols d'ABC (intérieurs) entre les points énumérés qu'elle dessert dans le cadre d'un service à taux unitaires; et

d) lorsqu'en vertu de l'alinéa *c*), le grand transporteur aérien du réseau intérieur et le transporteur aérien régional assurent des services à taux unitaires aux points susmentionnés, chaque transporteur a le droit d'exécuter des vols d'ABC régionaux (intérieurs) entre ces points.

Transporteurs aériens chargés d'exécuter des vols d'ABC inter-régionaux (intérieurs)

89. Les grands transporteurs aériens du réseau intérieur ont le droit exclusif d'exécuter le nombre de vols d'ABC inter-régionaux (intérieurs) que le Comité peut autoriser pour chaque année civile, sous réserve des conditions suivantes:

a) lorsqu'un grand transporteur du réseau intérieur n'est pas en mesure d'exécuter un ABC inter-régional (intérieur) dans sa région, le Comité peut, sur demande expresse, autoriser un transporteur aérien canadien détenant un permis de la classe 4 valide à exécuter ledit ABC inter-régional (intérieur);

b) lorsqu'il étudiera la requête présentée par un transporteur aérien canadien en vue d'exécuter un ABC inter-régional (intérieur), mentionné à l'alinéa *a*) ci-dessus, le Comité devra considérer toutes les questions pertinentes, notamment

tic) on Class 1 and Class 2 commercial air services provided to or near the points identified in the proposed inter-regional ABC (domestic).

90. No air carrier shall, in respect of an inter-regional ABC (domestic), enter into an ABC (domestic) contract with a charterer

(*a*) that it owns or in which it has an interest; or

(*b*) that is a member, through affiliation or common ownership, of the same corporate structure to which the air carrier belongs.

Air Carriers Performing Outgoing Portion of ABC's (domestic)

91. (1) Every air carrier that is to perform the outgoing portion of an ABC (domestic) shall, upon executing the contract for that ABC (domestic), but not earlier than one year prior to the date of a proposed ABC (domestic) flight or the first of a proposed series of back-to-back ABC (domestic) flights,

(*a*) notify the Committee in writing of the proposed operation;

(*b*) provide the Committee with an executed copy of the contract including an undertaking by the air carrier and the charterer to comply with this Part;

(*c*) provide the Committee with a statement by each charterer, verified by his statutory declaration or, where the charterer is a company, by the statutory declaration of a duly authorized officer of the company setting out

(i) the name, address, nationality and nature of business of the charterer,

(ii) where the charterer is a company, the name, address and nationality of each director of the company,

(iii) a summary of the charterer's business experience relating to transportation activities including, where applicable, particulars of his membership in travel organizations, and his registration under provincial requirements for travel agents, and

(iv) evidence of the financial responsibility of the charterer, consisting of

(A) in respect of the charterer's latest financial year, financial statements duly approved by the charterer's board of directors or other executive body and the auditor's report,

(B) if the date of the receipt by the Committee pursuant to paragraph (*b*) of the executed copy of the charter contract is more than six months after the end of the charterer's financial year, a copy of the current financial statements signed by the charterer's principal officers,

(C) a letter from the charterer's bank stating the charterer's line of credit and the extent thereof,

(D) a description of the arrangements made by the charterer to ensure the protection of moneys paid to him in respect of ABC's during the period in which those moneys remain in his possession, and

l'incidence de l'exécution de l'ABC projeté sur les services aériens commerciaux des classes 1 et 2 à destination ou à proximité des points désignés pour l'ABC inter-régional (intérieur) projeté.

90. Il est interdit à un transporteur aérien, relativement à un vol d'ABC inter-régional (intérieur), de passer un contrat d'ABC (intérieur) avec un affréteur

a) dont il est propriétaire ou dans lequel il a des intérêts; ou

b) qui est membre de la même société par affiliation ou propriété collective que celle à laquelle appartient le transporteur aérien.

Transporteurs aériens chargés d'exécuter le vol d'aller d'un ABC (intérieur)

91. (1) Tout transporteur aérien chargé d'exécuter l'aller d'un ABC (intérieur), doit, lorsqu'il exécute le contrat de cet ABC (intérieur), mais pas plus de un an avant la date du vol ABC (intérieur) projeté ou du premier vol d'une série projetée de vols ABC (intérieurs) en circuit,

a) notifier au Comité, par écrit, l'opération projetée;

b) fournir au Comité un exemplaire signé du contrat qui doit comporter l'engagement pris par le transporteur aérien et par l'affréteur de se conformer aux dispositions de la présente partie;

c) fournir au Comité, de la part de chaque affréteur, une déclaration, attestée sous serment par l'affréteur lui-même ou, si l'affréteur est une compagnie, par un agent autorisé de la compagnie, énonçant:

(i) le nom, l'adresse, la nationalité et le genre d'entreprise de l'affréteur,

(ii) s'il s'agit d'une compagnie, le nom, l'adresse et la nationalité de chacun de ses administrateurs,

(iii) un résumé de l'expérience des affaires que possède l'affréteur dans le domaine des transports précisant, s'il y a lieu, les organisations de voyage dont il fait partie, son immatriculation comme agent de voyage conformément aux exigences de la province, et

(iv) des preuves de solvabilité de l'affréteur, soit

(A) les états financiers du dernier exercice financier de l'affréteur, dûment approuvés par le conseil d'administration ou autre organe exécutif ainsi que le rapport du vérificateur,

(B) une copie des états financiers courants signée par les principaux dirigeants de l'affréteur si le Comité reçoit la copie signée du contrat d'affrètement conformément à l'alinéa *b*), plus de six mois après la fin de l'exercice financier de l'affréteur,

(C) une lettre par laquelle le banquier de l'affréteur énonce la forme et la marge de crédit au nom de celui-ci,

(D) la description des mesures prises par l'affréteur pour assurer la sécurité des sommes qui lui seront versées pour les voyages d'ABC (intérieurs) pendant qu'il les aura en sa possession, et

(E) tous autres renseignements que le Comité peut exiger, à l'occasion; et

(E) such other information as the Committee may from time to time require; and

(*d*) in addition to complying with paragraph (*c*), satisfy the Committee as to

(i) the financial responsibility of the charterer,

(ii) the business experience of the charterer relating to transportation activities,

(iii) the adequacy of the arrangements referred to in clause (*c*)(iv)(C),

(iv) the ability of the charterer to successfully fulfil the contract,

(v) the residence of the charterer in Canada, or, if the charterer is a company, its registration under the laws of Canada or any province thereof, and

(vi) the licensing or registration of the charterer under any law of any province of Canada regulating the travel industry and requiring the charterer to be licensed or registered in that province.

(2) Where the Committee is satisfied that subsection (1) has been complied with, the Committee may assign one or more identification numbers to the contract, as may be appropriate, except that in the case of a series of ABC (domestic) flights, no such number shall be assigned to a contract in respect of any ABC (domestic) flight not to be commenced within the calendar year in which the application is received.

(3) Where the Committee has assigned one or more identification numbers to a contract pursuant to subsection (2), the Committee shall be deemed to have issued a permit in respect of the flight or flights specified in the contract.

92. Every air carrier performing the outgoing portion of an ABC (domestic) shall, within six months after the end of each fiscal year of a charterer, provide the Committee with the audited statement described in clause 91(1)(*c*)(iv)(A).

93. Every air carrier shall forthwith notify the Committee of any change of any information provided by it to the Committee pursuant to subsection 91(1).

Public Solicitations

94. (1) Every contract shall contain the condition that it is subject to cancellation in the event that public solicitation is carried out in respect of the ABC (domestic) before the contract has been assigned an identification number by the Committee.

(2) Where public solicitation in respect of an ABC (domestic) has been carried out before the contract has been assigned an identification number by the Committee, the air carrier shall not, unless authorized by the Committee in writing, perform the flight covered by the ABC (domestic) in respect of which such public solicitation was made.

95. (1) Every contract shall contain the condition that any public solicitation after the contract has been assigned an identification number by the Committee shall clearly and accurately describe the details of the transportation offered and shall include

d) en plus de satisfaire aux exigences de l'alinéa *c*), convaincre le Comité

(i) de la solvabilité de l'affréteur,

(ii) de l'expérience des affaires que possède l'affréteur dans le domaine des transports,

(iii) de l'utilité des mesures dont il est fait mention dans la disposition *c*)(iv)(C), et

(iv) de l'aptitude de l'affréteur à assurer la bonne exécution du contrat,

(v) de la résidence canadienne de l'affréteur ou, s'il s'agit d'une compagnie, de son immatriculation aux termes des lois fédérales ou provinciales du Canada; et

(vi) de la délivrance d'un permis à l'affréteur ou de son immatriculation en vertu de toute loi d'une province canadienne régissant l'industrie touristique et prescrivant la délivrance d'un tel permis audit affréteur ou son immatriculation dans ladite province.

(2) Lorsque le Comité est convaincu que le transporteur aérien a satisfait aux prescriptions du paragraphe (1), il peut attribuer au contrat un ou plusieurs numéros d'identification, suivant le cas, sauf dans le cas de vols ABC (intérieurs) où ces numéros ne seront pas attribués à tout contrat relatif à une envolée ABC (intérieur) lorsque ledit contrat ne prévoit pas son exécution dans l'année civile au cours de laquelle la demande a été reçue.

(3) Lorsque le Comité a attribué un ou plusieurs numéros d'identification au contrat, en vertu du paragraphe (2), il est censé avoir délivré une autorisation pour le vol ou les vols prévus au contrat.

92. Le transporteur aérien chargé d'effectuer le vol d'aller d'un ABC (intérieur) doit, dans les six mois qui suivent la fin de chaque année financière d'un affréteur, fournir au Comité les comptes vérifiés dont il est question dans la disposition 91(1)*c*)(iv)(A), à l'égard de cet affréteur.

93. Le transporteur aérien doit notifier immédiatement au Comité tout changement dans les renseignements qu'il a fournis au Comité en application du paragraphe 91(1).

Réclame

94. (1) Chaque contrat doit comporter une clause prévoyant son annulation s'il est fait de la réclame en faveur du vol d'ABC (intérieur) avant que le Comité n'ait attribué au contrat un numéro d'identification.

(2) Sauf avec l'autorisation écrite du Comité, le transporteur aérien ne doit pas effectuer un vol d'ABC (intérieur) en faveur duquel de la réclame a été faite avant que le Comité n'ait attribué au contrat un numéro d'identification.

95. (1) Chaque contrat doit comporter une clause stipulant que toute réclame fait après que le Comité a attribué au contrat un numéro d'identification, doit énoncer clairement et avec exactitude les détails du transport offert et comporter notamment

(*a*) a notice that the transportation offered is governed by the ABC (domestic) provisions of these Regulations and that the flight or flights have been approved by the Committee;

(*b*) the name of the air carrier or the names of the air carriers, as the case may be;

(*c*) the name of the charterer;

(*d*) the point of departure and the point of destination of the ABC (domestic) flight and the dates of the departure from and return to the point of origin;

(*e*) the price per seat to be charged by the charterer for the air transportation contracted for, which price shall be not less than the pro rata of the ABC (domestic) price for the total capacity of the aircraft;

(*f*) notice that a deposit of not less than 10 per cent of the price per seat referred to in paragraph (*e*) is required from each passenger; and

(*g*) notice that the portion of the deposit that is equal to 10 per cent of the price per seat referred to in paragraph (*e*) is not refundable, except where the ABC (domestic) is not performed.

(2) In the event that public solicitation is carried out with respect to an ABC (domestic) in contravention of the provisions of subsection (1), the Committee may prohibit the air carrier from performing the ABC (domestic) unless the Committee is satisfied that such public solicitation was carried out without the knowledge of or against the prohibition of the air carrier and the charterer.

Forty-five Day Requirement

96. At least 45 days prior to the date of departure of an ABC (domestic) flight, the air carrier responsible for the outgoing portion of the flight shall file with the Secretary

(*a*) evidence that it has received payment from the charterer of not less than 10 per cent of the ABC (domestic) price for the complete seating capacity of the aircraft;

(*b*) a main list obtained from each charterer of his intended passengers

(i) identifying the charterer and giving the identification number of the contract assigned by the Committee,

(ii) identifying the intended passengers in the charterer's group in alphabetical order by name, given names and addresses;

(*c*) a certificate from each charterer that he has collected from his intended passengers the deposits of 10 per cent of the price per seat, as shown in the public solicitation, and that such deposits are not refundable except as stated in paragraph 95(1)(*g*); and

(*d*) a supplementary list obtained from each charterer showing in alphabetical order by name and given names each prospective passenger in his group and their respective addresses, and such prospective passengers shall not exceed in number the number of seats provided for in the contract.

a) un avis que le transport offert est régi par les dispositions applicables aux vols d'ABC (intérieurs) du présent règlement et que le ou les vols ont été approuvés par le Comité;

b) le nom du ou des transporteurs aériens, selon le cas;

c) le nom de l'affréteur;

d) le point de départ et le point de destination du vol d'ABC (intérieur), ainsi que les dates de départ et de retour au point d'origine;

e) le prix par place du transport aérien que l'affréteur s'est engagé à demander, ce prix ne pouvant être inférieur au quotient du prix de l'ABC (intérieur) consenti pour la capacité entière de l'aéronef, par le nombre total de places qu'il contient;

f) un avis que chaque passager est tenu de verser un acompte d'au moins 10 pour cent du prix par place visé à l'alinéa *e*); et

g) un avis que la partie de l'acompte égale à 10 pour cent du prix par place visé à l'alinéa *e*) n'est pas remboursable, sauf si le vol d'ABC (intérieur) n'est pas effectué.

(2) Si la réclame relative à un vol d'ABC (intérieur) contrevient aux prescriptions du paragraphe (1), le Comité peut interdire au transporteur aérien d'effectuer ce vol, à moins qu'il ne soit convaincu que cette réclame a été faite à l'insu ou malgré l'interdiction du transporteur aérien et de l'affréteur.

Délai de quarante-cinq jours

96. Quarante-cinq jours au moins avant la date de départ d'un vol d'ABC (intérieur), le transporteur aérien chargé du vol d'aller doit déposer auprès du Secrétaire

a) un document attestant qu'il a reçu de l'affréteur 10 pour cent au moins du prix de l'ABC (intérieur) consenti pour la capacité entière, en places, de l'aéronef;

b) une liste principale de passagers inscrits, obtenue de chaque affréteur et portant les précisions suivantes:

(i) le nom de l'affréteur et le numéro d'identification attribué au contrat par le Comité,

(ii) les noms des passagers inscrits au groupe de l'affréteur, dans l'ordre alphabétique, leurs prénoms et adresse;

c) une attestation de chaque affréteur certifiant qu'il a reçu des passagers inscrits les acomptes d'au moins 10 pour cent du prix par place indiqué dans la réclame et que lesdits acomptes ne sont pas remboursables, sauf dans le cas prévu à l'alinéa 95(1)*g*); et

d) une liste supplémentaire obtenue de chaque affréteur et donnant, dans l'ordre alphabétique, les noms et prénoms de tous les passagers éventuels de son groupe, ainsi que leur adresse, le nombre de passagers éventuels ne devant pas excéder le nombre de places prévu au contrat.

Thirty Day Requirement

97. (1) At least 30 days prior to the date of departure of an ABC (domestic) flight, the air carrier responsible for the outgoing portion of the flight shall file with the Secretary

(*a*) evidence that it has received full payment for the ABC (domestic);

(*b*) evidence that it has issued to each passenger a valid non-transferable ticket for that ABC (domestic), showing

(i) the name of the passenger,

(ii) the name of the charterer,

(iii) the name of the air carrier or the names of the air carriers performing the ABC (domestic),

(iv) the points of departure and destination of the flight, for both the outgoing and return portions of the ABC (domestic),

(v) the dates of the departure and return of the ABC (domestic), and

(vi) the price per seat for the air transportation as shown in the charterer's public solicitation;

(*c*) a final list obtained from each charterer of all passengers,

(i) identifying the charterer and giving the identification number of the contract assigned by the Committee,

(ii) identifying each passenger in the charterer's group in alphabetical order by name, given names, address and the air carrier's ticket number issued to each passenger and specifying which passengers were transferred from the supplementary list referred to in paragraph 96(*d*); and

(*d*) a certificate from each charterer that

(i) the number of names on the final list obtained from him do not exceed the number of seats contracted for by him in respect of that ABC (domestic),

(ii) the final list contains only names that are on the lists obtained from him by the air carrier for the purpose of section 96, and

(iii) he has collected from all passengers appearing on the final list the full price per seat, as shown in the public solicitation, of which 10 per cent is not refundable except as stated in paragraph 95(1)(*g*).

(2) The final list required by subsection (1) may contain names of prospective passengers shown on the supplementary list filed pursuant to section 96, but in no case shall the number of names transferred from the supplementary list to the final list exceed, in respect of each charterer, 20 per cent of the number of seats he has contracted for.

Délai de trente jours

97. (1) Trente jours au moins avant la date de départ d'un vol d'ABC (intérieur), le transporteur aérien qui exécute le vol d'aller doit déposer auprès du Secrétaire

a) un document attestant qu'il a reçu le paiement intégral pour l'ABC (intérieur),

b) un document attestant qu'il a délivré à chaque passager, pour ce vol d'ABC (intérieur), un billet de passage valable et non transférable indiquant:

(i) le nom du passager,

(ii) le nom de l'affréteur,

(iii) le nom du ou des transporteurs chargés d'exécuter l'ABC (intérieur),

(iv) les points de départ et de destination des vols d'aller et de retour,

(v) les dates de début du vol d'aller et de la fin du vol de retour, et

(vi) le prix par place du transport aérien indiqué dans la réclame de l'affréteur;

c) une liste définitive de tous les passagers obtenue de chaque affréteur, donnant les précisions suivantes:

(i) nom de l'affréteur et numéro d'identification attribué au contrat par le Comité,

(ii) les noms des passagers du groupe de l'affréteur, dans l'ordre alphabétique, suivis de leurs prénoms, adresse et du numéro transporteur du billet de passage délivré à chaque passager, avec mention des noms tranférés de la liste supplémentaire visée à l'alinéa 96*d*); et

d) une attestation de chaque affréteur portant

(i) que le nombre de noms figurant sur la liste définitive ne dépasse pas le nombre de places pour lequel l'affréteur a traité l'ABC (intérieur),

(ii) que la liste définitive ne porte que des noms figurant sur les listes obtenues de lui par le transporteur aérien en application de l'article 96, et

(iii) qu'il a reçu de chaque passager inscrit sur la liste définitive le plein prix par place annoncé dans la réclame, 10 pour cent de ce prix n'étant pas remboursable, sauf dans le cas prévu à l'alinéa 95(1)*g*).

(2) La liste définitive prescrite au paragraphe (1) peut porter les noms de passagers éventuels inscrits sur la liste supplémentaire déposée conformément à l'article 96, sans toutefois que le nombre des noms tranférés de la liste supplémentaire à la liste définitive puisse dépasser, dans le cas de chaque affréteur, 20 pour cent du nombre de places pour lequel il a traité.

Prohibition from Performing ABC's (domestic)

98. Unless authorized by the Committee in writing, no air carrier shall perform an ABC (domestic) unless all the requirements of section 95 have been complied with.

Interdiction d'exécution d'ABC (intérieurs)

98. Sauf avec l'autorisation écrite du Comité, il est interdit à un transporteur aérien d'effectuer un vol d'ABC (intérieur) à moins que toutes les prescriptions de l'article 95 n'aient été observées.

Passenger Manifest

99. Every air carrier operating an ABC (domestic) shall provide the Committee or its authorized representative with a

Manifeste des passagers

99. Le transporteur aérien qui exécute un ABC (intérieur) doit, sur demande, fournir immédiatement au Comité ou à son

passenger manifest in respect of both the outgoing and return portions of the ABC (domestic) forthwith upon request therefor.

Duration of ABC's (domestic)

100. Every ABC (domestic) shall be for not less than 7 days from the date of departure to the date of return inclusive.

Passengers on Final List

101. Subject to subsection 102(7), every air carrier shall ensure that only passengers whose names appear on the final list filed pursuant to paragraph 97(1)(*c*) are transported on its ABC (domestic) flights.

Tariffs and Tolls

102. (1) Except as otherwise provided in this section or as otherwise authorized in writing by the Committee, Parts VI and VII apply to ABC's (domestic).

(2) No air carrier shall operate an ABC (domestic) unless it has filed with the Committee an ABC (domestic) tariff separate and distinct from any other tariff that is in effect on the date a contract is signed.

(3) The tolls contained in an ABC (domestic) tariff filed with the Committee shall, unless otherwise authorized in writing by the Committee, remain in effect for at least 12 months from the effective date thereof.

(4) Unless otherwise authorized in writing by the Committee, an ABC (domestic) tariff filed with the Committee by an air carrier shall become effective upon not less than 45 days notice.

(5) Notwithstanding subsection 112(11), tolls shall be published for the complete capacity of every aircraft on an ABC (domestic) flight at a rate per seat per mile expressed in cents to the third decimal, which tolls shall be used if a pro rata price per seat between specified points is also published, indicating in both cases the type and seating configuration of the aircraft for which the tolls apply.

(6) Unless otherwise authorized in writing by the Committee, the amount charged to the charterer for ABC (domestic) air transportation shall not be other than the price calculated in accordance with the air carrier's ABC (domestic) tariff on file with the Committee and in effect on the date the contract for the transportation is signed.

(7) Any space in an aircraft on an ABC (domestic) flight that is not utilized by the charterer may be used by the air carrier if it obtains the written concurrence of the charterer thereto and the written approval of the Committee therefor.

Open Jaw ABC's (domestic)

103. (1) All passengers of an open jaw ABC (domestic) shall board the aircraft at the same point on both the outgoing and return portions of the ABC (domestic).

représentant autorisé, le manifeste de passagers pour chacun des vols d'aller et de retour de l'ABC (intérieur).

Durée des ABC (intérieurs)

100. Les voyages d'ABC (intérieurs) doivent avoir une durée minimale de 7 jours à compter de la date du départ jusqu'à celle du retour, inclusivement.

Passagers inscrits sur la liste définitive

101. Sous réserve du paragraphe 102(7), les transporteurs aériens doivent s'assurer que leurs vols d'ABC (intérieurs) ne transportent que des passagers inscrits sur la liste définitive déposée en application de l'alinéa 97(1)*c*).

Tarifs et taux

102. (1) Sauf disposition dérogatoire du présent article, ou autorisation du Comité donnée par écrit à l'effet contraire, les parties VI et VII du présent règlement s'appliquent aux ABC (intérieurs).

(2) Il est interdit à un transporteur aérien d'exécuter un vol d'ABC (intérieur) s'il n'a pas déposé auprès du Comité un tarif ABC (intérieur) distinct de tous les autres tarifs en vigueur à la date de signature du contrat.

(3) Les taux fixés dans les tarifs ABC (intérieurs) déposés auprès du Comité doivent rester en vigueur au moins 12 mois à compter de leur date d'effet sauf autorisation contraire du Comité donnée par écrit.

(4) À moins d'autorisation contraire écrite du Comité, un tarif ABC (intérieur) déposé auprès du Comité par un transporteur aérien n'entre en vigueur qu'à l'expiration d'un délai de préavis d'au moins 45 jours.

(5) Nonobstant le paragraphe 112(11), les taux, exprimés en cents au millième près, doivent être publiés pour la capacité entière de chaque aéronef prenant part à un vol ABC (intérieur), à raison de tant par mille et par place; ils doivent être utilisés même si est également publié un prix proportionnel par place entre points déterminés et, dans les deux cas, ils doivent préciser le type et le nombre de places que compte l'aéronef auquel ils s'appliquent.

(6) À moins d'autorisation contraire écrite du Comité, le montant exigé de l'affréteur pour un vol d'ABC (intérieur) ne doit pas différer du prix calculé d'après le tarif ABC (intérieur) déposé par le transporteur aérien auprès du Comité et en vigueur à la date de la signature du contrat de transport.

(7) Le transporteur aérien peut utiliser tout espace non utilisé par l'affréteur dans un aéronef qui effectue un vol ABC (intérieur), pourvu qu'il obtienne à cet égard le consentement écrit de l'affréteur et l'autorisation écrite du Comité.

Voyages d'ABC (intérieurs) en circuit ouvert

103. (1) Tous les passagers qui font un voyage en circuit ouvert ABC (intérieur) doivent monter à bord de l'aéronef au même point, tant au retour qu'à l'aller.

(2) For the purpose of subsection (1), an open jaw ABC (domestic) means an ABC (domestic) destined for one point and returning to the point of origin from a different point.

Protection of Advance Payments

104. No air carrier, other than a trunk line air carrier shall operate an ABC (domestic) unless it has provided evidence, satisfactory to the Committee, that all advance payments received from all charterers under the ABC (domestic) contracts are fully protected for the benefit and in the name of each charterer participating in that ABC (domestic) by one of the following arrangements for securing such advance payments:

(*a*) an agreement of guarantee, satisfactory to the Committee, between the air carrier responsible for the outgoing portion of the ABC (domestic) and a Canadian banking, trust or financial institution acceptable to the Committee, whereby the full refund of all or part of the advances made to that carrier to which the charterer may be entitled under the contract for unperformed ABC (domestic) transportation is guaranteed to be paid promptly to the charterer by the institution entering into the agreement with that air carrier;

(*b*) a performance bond, satisfactory to the Committee, provided to the air carrier responsible for the outgoing portion of the ABC (domestic) by a Canadian bonding or insurance company, acceptable to the Committee, under which the company agrees to refund promptly to the charterer, if that air carrier fails so to refund, all or part of the advances made to that carrier to which the charterer may be entitled under the contract for unperformed ABC (domestic) transportation;

(*c*) performance insurance, satisfactory to the Committee, covering the ABC (domestic) price of each ABC (domestic) flight, whereby, if the air carrier responsible for the outgoing portion of the ABC (domestic) fails to perform the flight or any part thereof, the charterer shall be reimbursed to the extent of his interest in an entitlement under the contract for the unperformed transportation portion of the contract; or

(*d*) such other security arrangements as the Committee approves in writing, in addition to or in lieu of the security arrangements set out in paragraph (*a*), (*b*) or (*c*).

105. Any agreement or contract entered into by an air carrier to implement arrangements made under any of paragraphs 104(*a*) to (*d*) shall specify the province in Canada under the laws of which the agreement or contract is to be interpreted.

106. In connection with arrangements made by an air carrier under any of paragraphs 104(*a*) to (*d*), any person authorized by the Committee shall be permitted to inspect at any time the records maintained by the air carrier of all payments made by charterers.

Payment of Benefits and Advertisements of ABC's (domestic) Prohibited

107. No air carrier shall

(2) Aux fins de l'application du paragraphe (1), un voyage en circuit ouvert ABC (intérieur) désigne un voyage ABC (intérieur) à destination d'un point, le retour au point d'origine s'effectuant d'un point différent.

Garantie des acomptes

104. Il est interdit aux transporteurs aériens, autres que les grands transporteurs du réseau intérieur, d'exécuter des vols d'ABC (intérieurs) s'ils n'ont pas fourni au Comité la preuve, jugée suffisante par ce dernier, que tous les acomptes reçus de tous les affréteurs en exécution des contrats ABC (intérieurs) sont intégralement garantis, au bénéfice et au nom de chacun des affréteurs qui participent à l'ABC (intérieur), par l'un des moyens suivants:

a) un accord de garantie, agréé par le Comité, intervenu entre le transporteur chargé du vol d'aller de l'ABC (intérieur) et une institution canadienne bancaire, fiduciaire ou financière, agréée par le Comité, et selon lequel l'établissement garantit le remboursement rapide et intégral, à l'affréteur, de la part des acomptes versés au transporteur chargé du vol d'aller de l'ABC (intérieur) à laquelle l'affréteur peut avoir droit aux termes du contrat en cas d'inexécution du transport prévu par l'ABC (intérieur);

b) un cautionnement, agréé par le Comité, accordé au transporteur chargé du vol d'aller de l'ABC (intérieur) par une société canadienne de cautionnement ou d'assurance, agréée par le Comité, selon lequel la société caution s'engage à rembourser rapidement à l'affréteur, en cas de carence du transporteur, la part des acomptes versés au transporteur à laquelle l'affréteur peut avoir droit aux termes du contrat en cas d'inexécution du transport prévu par l'ABC (intérieur);

c) une police de cautionnement, agréée par le Comité, couvrant le prix d'ABC (intérieur) de chaque vol d'ABC (intérieur) selon laquelle, si le transporteur chargé du vol d'aller de l'ABC (intérieur) n'exécute pas tout ou partie de ce vol, l'affréteur est remboursé à concurrence de ses droits à l'ABC (intérieur) en cas d'inexécution de la partie du transport prévu par l'ABC (intérieur); ou

d) toute autre garantie que le Comité accepte par écrit, en plus ou en remplacement de celles qui sont énoncées aux alinéas *a*), *b*) ou *c*).

105. Un accord conclu ou un contrat passé par le transporteur aérien en exécution de l'un des alinéas 104*a*) à *d*) doit préciser la province du Canada dont les lois en régissent l'interprétation.

106. Relativement aux moyens pris par les transporteurs en application de l'un des alinéas 104*a*) à *d*), toute personne autorisée par le Comité doit avoir accès en tout temps, pour examen, aux registres que les transporteurs tiennent de tous les acomptes versés par les affréteurs.

Interdiction visant le paiement de commissions, etc., et la publicité pour les ABC (intérieurs)

107. Il est interdit à un transporteur aérien

(*a*) pay or offer to pay any commission, gratuity or other benefit to any person in respect of any ABC (domestic); or

(*b*) advertise or cause to be advertised any ABC (domestic).

Stranded Passengers

108. (1) Notwithstanding anything in these Regulations, where a passenger has missed his return flight on an ABC (domestic) for reasons beyond his control, an air carrier that participated in that ABC (domestic) may transport that passenger on a subsequent ABC (domestic) flight, if the air carrier has

(*a*) obtained the written consent of the charterer participating in that ABC (domestic) return flight; and

(*b*) given prior notification to the Committee of the circumstances of the case.

(2) Upon the request of the Committee, the air carrier shall provide evidence to the Committee of the reasons why the passenger missed his return flight.

General Provisions

109. The Committee may prohibit any air carrier from performing an ABC (domestic) where in the opinion of the Committee any of the provisions of these Regulations have not been complied with.

110. Where there is a conflict between this Part and any other Part, this Part shall, in so far as is necessary to give effect thereto, be deemed to override the provisions of the other Part.

Departures

111. (1) Subject to subsection (2), the Committee may, by special permission, authorize a departure from any provision of this Part upon receipt of an application in writing or by telegram addressed to the Secretary, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission, Ottawa, Canada, K1A 0N9, setting out fully the departure desired and the reasons therefor and giving the reference to the pertinent provisions of this Part.

(2) The Committee shall not grant any exemption from any of the following requirements:

(*a*) that the full capacity of an aircraft be chartered;

(*b*) that each charterer contract for at least 40 seats;

(*c*) that the portion of the deposit referred to in paragraph 95(1)(*g*) be paid; and

(*d*) that full payment for the total capacity of an aircraft be paid.

PART VI

TARIFFS AND TOLLS

112. (1) Before commencing the operation of a commercial air service, every air carrier shall file with the Committee its tariffs in the size and style and containing the information, particulars and details required by Part VII, and for that

a) de payer ou d'offrir de payer une commission, une gratification ou quelque autre avantage à une personne à l'égard d'un ABC (intérieur); ou

b) d'annoncer ou de faire annoncer un ABC (intérieur).

Passagers restés sur place

108. (1) Nonobstant toute autre disposition du présent règlement, lorsqu'un passager a, pour des raisons indépendantes de sa volonté, raté le vol de retour d'un voyage d'ABC (intérieur), un transporteur aérien qui a participé à cet ABC (intérieur) peut transporter ce passager par un vol ABC (intérieur) subséquent à condition

a) d'avoir obtenu le consentement écrit de l'affréteur qui participe au vol de retour de l'ABC (intérieur); et

b) d'avoir informé au préalable le Comité des circonstances du cas.

(2) Sur demande du Comité, le transporteur aérien doit fournir à ce dernier des preuves expliquant pourquoi le passager a raté le vol de retour.

Dispositions générales

109. Le Comité peut interdire à tout transporteur aérien l'exécution d'un vol ou d'une série de vols d'ABC (intérieurs), lorsqu'il estime qu'une disposition quelconque du présent règlement n'a pas été respectée.

110. En cas de contradiction entre la présente partie et les autres parties du présent règlement, la première est censée l'emporter sur les autres dans la mesure nécessaire à la bonne exécution de ses dispositions.

Dérogations

111. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le Comité peut, avec autorisation spéciale, consentir à la dérogation à toute disposition de la présente partie dès la réception d'une demande en ce sens adressée par écrit ou par télégramme au Secrétaire, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports, Ottawa, Canada, K1A 0N9. Dans la demande doivent être énoncés explicitement la nature et les motifs de la dérogation demandée ainsi que les références aux dispositions pertinentes de la présente partie.

(2) Le Comité n'accorde aucune dispense aux prescriptions suivantes:

a) que la capacité entière d'un aéronef soit affrétée;

b) que chaque affréteur traite pour au moins 40 places;

c) que la fraction de l'acompte prévue à l'alinéa 95(1)*g*) soit versée;

d) que le prix total de la capacité entière de l'aéronef soit payé.

PARTIE VI

TARIFS ET TAUX

112. (1) Avant de commencer l'exploitation d'un service aérien commercial, tout transporteur aérien doit déposer au bureau du Comité ses tarifs qui doivent, sous le rapport de la présentation et du modèle et des renseignements qu'ils contien-

purpose may obtain from the Committee the form of tariff required by the Committee.

(2) Every air carrier shall publish and keep open for public inspection its tariffs as required by Part VII.

(3) By accepting a tariff for filing or an amendment thereto, the Committee does not approve the provisions contained therein, unless the tariff has been filed pursuant to a direction or order of the Committee requiring specific tolls or the use of specific words.

(4) No air carrier shall charge any toll where

(*a*) the tariff has not been filed in accordance with subsection (1); or

(*b*) the toll has been disallowed or suspended by the Committee.

(5) Unless otherwise authorized by the Committee, tariffs shall be filed to become effective upon not less than 30 days notice, except in the following cases where the period of notice shall be not less than 1 day:

(*a*) a tariff filed by a Class 1, Class 2 or Class 3 air carrier in respect of any additional service authorized;

(*b*) a tariff filed to publish tolls for an additional aircraft to be operated in Class 9-4 service, or to cancel tolls for an aircraft to be withdrawn from a Class 4 or a Class 9-4 service; or

(*c*) a tariff issued upon a direction or order of the Committee.

(6) For the purpose of this Part and Part VII, a period of notice described in subsection (5) is referred to as "statutory notice".

(7) Statutory notice shall not commence until a tariff or amendment is received by the Committee and the mailing thereof does not constitute receipt by the Committee for the purpose of these Regulations.

(8) Where a tariff is filed containing the date of issue and the effective date and is in accordance with regulations, orders and directions of the Committee, the tolls herein shall, unless they are suspended or disallowed by the Committee, be conclusively deemed to be the lawful tolls and shall take effect on the date stated in the tariff.

(9) No air carrier shall, in respect of a Class 4 charter commercial air service, tender, offer or quote any toll or any terms or conditions of carriage not contained in its appropriate charter tariff on file with the Committee and in effect on

(*a*) the closing date of the tender, or

(*b*) the date the offer or quotation is submitted to the charterer,

whichever is applicable.

(10) No air carrier, or any officer or agent thereof, shall offer, grant, give, solicit, accept or receive any rebate, concession or discrimination in respect of the transportation of any

nent être conformes aux prescriptions de la partie VII, et, à cette fin le transporteur aérien peut demander au Comité de lui fournir la formule prescrite par ce dernier.

(2) Tout transporteur aérien doit publier et tenir ses tarifs à la disposition du public pour consultation, comme l'exige la partie VII.

(3) En acceptant un tarif pour dépôt ou une modification à apporter à un tarif, le Comité n'en approuve pas de ce fait le contenu, à moins que ledit tarif ait été déposé conformément à une ordonnance ou à une directive du Comité fixant impérativement certains taux ou exigeant l'emploi d'expression définies.

(4) Il est interdit à un transporteur aérien d'exiger un taux

a) si le tarif correspondant n'a pas été déposé conformément au paragraphe (1); ou

b) si le taux a été rejeté ou suspendu dans son application par le Comité.

(5) A moins d'autorisation contraire du Comité, les tarifs doivent être déposés pour entrer en vigueur à au moins 30 jours d'avis, excepté dans les cas suivants, où 1 jour d'avis suffira:

a) tarif de service supplémentaire autorisé, déposé par un transporteur aérien des classes 1, 2 ou 3;

b) tarif déposé pour publication des taux relatifs à un appareil supplémentaire destiné à un service de classe 9-4 ou pour annuler les taux relatifs à un appareil qui doit être retiré d'un service de classe 4 ou 9-4; ou

c) tarif publié selon une directive ou suivant une ordonnance du Comité.

(6) Pour les fins de la présente partie et de la partie VII, le délai d'avis dont il est question au paragraphe (5) est désigné «avis réglementaire».

(7) Aux fins de l'application du présent règlement, l'avis réglementaire ne court qu'à compter de la date à laquelle le Comité reçoit un tarif ou une modification et non de la date à laquelle le tarif ou la modification sont postés.

(8) Lorsqu'un tarif est déposé, qu'il contient la date de sa publication et de son entrée en vigueur et qu'il est conforme aux directives, ordonnances et règlements du Comité, les taux spécifiés dans ce tarif sont, sauf et jusqu'à leur suspension ou rejet par le Comité, décisivement réputés être les taux légalement exigibles, et ces taux entrent en vigueur à partir de la date indiquée au tarif.

(9) Il est interdit à un transporteur aérien, en ce qui concerne les services aériens commerciaux d'affrètement de classe 4, de soumettre, d'offrir ou de fixer un taux, une modalité ou une condition de transport qui ne se trouve pas dans le tarif d'affrètement approprié, déposé au bureau du Comité, et en vigueur

a) à la date limite de réception des soumissions; ou

b) à la date à laquelle l'offre ou la cotation ont été proposées à l'affréteur.

(10) Il est interdit à un transporteur aérien, ou à l'un quelconque de ses fonctionnaires ou de ses agents ou représentants d'offrir, de concéder, de donner, de solliciter, d'accepter

traffic by the air carrier whereby such traffic is, by any device whatever, transported at a toll that differs from that named in the tariffs then in force or under terms or conditions of carriage other than those set out in such tariffs, unless with the prior approval of the Committee.

(11) No air carrier shall, without the prior approval of the Committee, charter an aircraft to a person who obtains payment for traffic carried at a toll per unit.

113. (1) All tolls and terms or conditions of carriage established by an air carrier shall be just and reasonable and shall always, under substantially similar circumstances and conditions, with respect to all traffic of the same description, be charged equally to all persons at the same rate.

(2) No air carrier shall in respect of tolls

(*a*) make any unjust discrimination against any person or other air carrier;

(*b*) make or give any undue or unreasonable preference or advantage to or in favour of any person or other air carrier in any respect whatever; or

(*c*) subject any person or other air carrier or any description of traffic to any undue or unreasonable prejudice or disadvantage in any respect whatever.

(3) The Committee may determine whether traffic is to be, is or has been carried under substantially similar circumstances and conditions, and whether, in any case, there may be or has been unjust discrimination or undue or unreasonable preference or advantage, or prejudice or disadvantage, within the meaning of this section, or whether in any case the air carrier has complied with the provisions of this section or section 112.

114. (1) All air carriers having joint tolls shall establish just and reasonable divisions thereof as between participating air carriers.

(2) The Committee may

(*a*) determine and fix just and equitable divisions of joint tolls as between air carriers or the portion of the joint tolls to be received by an air carrier;

(*b*) require the air carrier to inform the Committee of the portion of the tolls in any joint tariff filed that it or any other carrier is to receive or has received; and

(*c*) decide that any proposed through toll is just and reasonable notwithstanding that an amount less than the amount that an air carrier would otherwise be entitled to charge may be allotted to that air carrier out of such through toll.

115. The Committee may

(*a*) suspend or disallow any tariff or toll that in its opinion may be contrary to section 112, 113 or 114;

ou de recevoir un rabais, une concession ou un privilège, qui permettrait le transport, par quelque moyen que ce soit, à un taux différent de celui des tarifs en vigueur, ou selon des modalités ou des conditions différentes de celles qui sont énoncées dans ces mêmes tarifs, sauf s'il a obtenu au préalable l'autorisation du Comité.

(11) Il est interdit à un transporteur aérien d'affréter un aéronef à un affréteur qui se fait rémunérer pour transport à un taux unitaire, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation du Comité à cet effet.

113. (1) Tous les taux, les modalités et les conditions de transport établis par un transporteur aérien doivent être justes et raisonnables et doivent toujours, dans des circonstances et conditions sensiblement analogues et à l'égard de tout le transport du même genre, être imposés de la même façon à toutes personnes au même taux.

(2) Il est interdit à un transporteur aérien, en ce qui concerne les taux,

a) d'établir une distinction injuste au détriment d'une personne ou d'une compagnie;

b) d'accorder une préférence ou un avantage indu ou déraisonnable à l'égard ou en faveur d'une personne ou d'un autre transporteur aérien, à quelque point de vue que ce soit; ou

c) de faire subir à une personne, à un autre transporteur aérien ou à un certain genre de transport un désavantage ou préjudice indu ou déraisonnable, à quelque point de vue que ce soit.

(3) Le Comité peut décider si le transport doit être, est ou a été effectué dans des circonstances sensiblement analogues et si, dans un cas ou dans l'autre, il y a ou il y a eu distinction injuste ou avantage indu ou déraisonnable, ou préjudice ou désavantage, au sens du présent article, ou si, dans un cas quelconque, le transporteur aérien s'est conformé aux dispositions du présent article ou de l'article 112.

114. (1) Tous les transporteurs aériens qui appliquent des taux communs doivent établir une répartition juste et raisonnable de ces taux entre les transporteurs aériens qui y participent.

(2) Le Comité peut

a) déterminer et fixer une répartition juste et raisonnable des taux communs entre les transporteurs aériens, ou la proportion des taux communs que doit recevoir un transporteur aérien;

b) enjoindre au transporteur aérien de faire connaître au Comité la proportion de taux dans tout tarif commun déposé que lui-même, ou tout autre transporteur aérien, doit recevoir ou a reçue; et

c) statuer qu'un taux direct proposé est juste et raisonnable, même si un transporteur aérien s'en voit attribuer une proportion inférieure au taux qu'il serait autrement en droit d'exiger.

115. Le Comité peut

a) suspendre ou rejeter un tarif ou un taux qui, à son avis, peut être contraire aux articles 112, 113 ou 114;

(*b*) require an air carrier to substitute a tariff or toll satisfactory to the Committee; or

(*c*) prescribe another tariff or toll in lieu of any tariff or toll disallowed under paragraph (*a*).

PART VII

AIR TARIFFS

Application

116. Except as provided in section 117, this Part applies to all tariffs filed in respect of commercial air services operated by air carriers between

(*a*) places in Canada;

(*b*) places in Canada and places in any other country; and

(*c*) places in a country other than Canada when directed by the Committee.

Exceptions

117. (1) A Class 5 or Class 9-5 air carrier may, in lieu of filing a tariff in accordance with this Part, file a true copy of every contract for the commercial air service for which it is licensed, which contract shall contain the tolls, terms and conditions of carriage, rules, regulations and practices applicable to the commercial air service and shall be that air carrier's tariff.

(2) Every Class 6 and Class 7 air carrier is exempt from filing a tariff in respect of the commercial air service that it operates.

(3) Every foreign air carrier operating into Canada under a permit may, prior to the filing of an initial tariff, carry traffic on the first flight it operates into Canada if

(*a*) it obtains prior written approval from the Committee; and

(*b*) it files an initial tariff with the Committee immediately after entering Canada on its first flight.

Unit Tolls

118. Every Class 1, Class 2, Class 3, Class 8, Class 9-2 and Class 9-3 air carrier shall publish all tolls

(*a*) at a fare per person for passenger service;

(*b*) at a rate per pound, or other specified unit, for goods; or

(*c*) at any other unit authorized by the Committee.

Charter Tariffs and Tolls

119. (1) Unless otherwise authorized in writing by the Committee, every charter tariff applicable to Class 4 charter commercial air services shall contain the terms and conditions set out in Schedule XIII for that class of air service operated with fixed wing aircraft or in Schedule XIV for that class of air service operated with rotating wing aircraft.

b) enjoindre à un transporteur aérien de substituer à un tarif ou à un taux visé à l'alinéa *a*) un tarif ou un taux jugé satisfaisant par le Comité; ou

c) prescrire un autre tarif ou un autre taux en remplacement d'un tarif ou d'un taux rejeté en vertu de l'alinéa *a*).

PARTIE VII

TARIFS AÉRIENS

Application

116. Sauf les cas d'exception prévus à l'article 117, la présente partie s'applique à tous les tarifs qui ont été déposés à l'égard de services aériens commerciaux exploités par des transporteurs aériens,

a) entre des points situés au Canada;

b) entre des points situés au Canada et des points situés à l'étranger; et

c) entre des points situés à l'étranger lorsqu'en décide ainsi le Comité.

Exceptions

117. (1) Un transporteur aérien de classe 5 ou 9-5 peut, au lieu de déposer un tarif aux termes de la présente partie, déposer une copie conforme de tout contrat relatif au service aérien commercial pour lequel il a un permis, et ce contrat doit contenir les taux, modalités et conditions de transport, règles, règlements et pratiques applicables au service aérien commercial assuré et constitue le tarif de ce transporteur aérien.

(2) Tous les transporteurs aériens des classes 6 et 7 sont exemptés du dépôt d'un tarif de leur service aérien commercial.

(3) Tout transporteur aérien étranger autorisé par permis à exploiter des vols à destination du Canada peut, avant même de déposer son tarif initial, exploiter un premier vol à destination du Canada à condition

a) qu'il obtienne à cet effet l'autorisation préalable et écrite du Comité; et

b) qu'il dépose auprès du Comité un tarif initial aussitôt après être entré au Canada à l'occasion de son premier vol.

Taux unitaires

118. Tout transporteur aérien des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3 doit publier tous ses taux

a) par personne, pour le transport des passagers;

b) par livre, ou autre unité spécifique, pour le transport des marchandises; ou

c) par toute autre unité autorisée par le Comité.

Tarifs et taux applicables aux services d'affrètement

119. (1) Sauf autorisation écrite contraire du Comité, tout tarif d'affrètement applicable aux services aériens commerciaux d'affrètement de classe 4 doit énoncer les conditions prévues à l'annexe XIII, s'il s'agit de services aériens exploités au moyen d'aéronefs à voilure fixe, ou à l'annexe XIV, s'il s'agit de services aériens exploités au moyen d'aéronefs à voilure tournante.

(2) The Committee may suspend or disallow any tariff or toll filed with the Committee by a Class 4 air carrier if such tariff does not comply with the terms and conditions set out

(*a*) in Schedule XIII, in the case of fixed wing aircraft; and

(*b*) in Schedule XIV in the case of rotating wing aircraft.

(3) In the event of a disallowance pursuant to subsection (2), the Committee may

(*a*) require an air carrier to substitute a tariff or toll satisfactory to the Committee; or

(*b*) prescribe another tariff or toll in lieu of the tariff or toll disallowed.

(4) Subject to subsection (5), every Class 9-4 air carrier shall publish all tolls at a rate per mile, where mileage can be measured, or at a rate per hour, where mileage cannot be measured, which tolls shall be applicable to the complete capacity of the aircraft.

(5) A Class 9-4 air carrier may, in lieu of tolls described in subsection (4), publish specific place-to-place flat sum charter prices or any other toll approved by the Committee.

Filing of Tariffs

120. (1) Every tariff shall be filed by a duly authorized officer of the air carrier, or by an agent appointed by power of attorney to act on its behalf.

(2) Every joint tariff shall be filed by an officer of one of the air carriers that is a party thereto or by the agent of such carrier appointed by power of attorney to act on its behalf.

(3) An air carrier that files a joint tariff pursuant to subsection (2) shall be known as the issuing carrier.

(4) No air carrier that issues a power of attorney to an agent or another air carrier to publish and file tolls shall publish in its own tariff tolls that duplicate or conflict with tolls published under such power of attorney.

(5) Every tariff or amendment thereto shall be filed in duplicate with the Committee, together with a filing advice prepared in accordance with Schedule I, which filing advice shall be consecutively numbered and contain a description of the tariff filed therewith.

(6) The original filing advice shall be retained by the Committee and the duplicate shall be stamped with the date of receipt and returned to the sender.

(7) Every tariff and filing advice shall be filed with the Committee addressed to the Secretary, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission, Ottawa K1A 0N9, Canada.

Construction of Tariffs

121. (1) Tariffs shall be prepared in book or looseleaf form on paper measuring 8 1/2 inches wide by 11 inches long, commonly known as International Standard A4 size paper,

(2) Le Comité peut suspendre ou rejeter tout tarif ou taux que dépose auprès de lui un transporteur aérien de classe 4 et qui n'est pas conforme aux conditions énoncées

a) à l'annexe XIII, dans le cas des aéronefs à voilure fixe; ou

b) à l'annexe XIV, dans le cas des aéronefs à voilure tournante.

(3) Lorsque, aux termes du paragraphe (2), le Comité rejette un tarif ou un taux, il peut

a) exiger du transporteur aérien qu'il y substitue un tarif ou un taux jugé acceptable, à son appréciation; ou

b) prescrire, à la place, un autre tarif ou taux.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), les transporteurs aériens de classe 9-4 doivent publier leurs taux «au mille» dans tous les cas où l'on peut mesurer la distance et leurs taux «à l'heure» dans les autres cas; ces taux s'appliquent à la pleine capacité de l'aéronef.

(5) Les transporteurs aériens de classe 9-4 peuvent publier des taux forfaitaires pour un voyage affrété d'un point à un autre, ou tout autre taux approuvé par le Comité, à la place des taux dont il est question au paragraphe (4).

Dépôts des tarifs

120. (1) Tout tarif doit être déposé par un fondé de pouvoir du transporteur aérien ou par son agent désigné par procuration.

(2) Tout tarif commun doit être déposé par un fonctionnaire de l'un des transporteurs aériens intéressés ou par l'agent d'un tel transporteur aérien, désigné par procuration.

(3) Un transporteur aérien qui dépose un tarif commun en application du paragraphe (2) sera dénommé «le transporteur aérien émetteur».

(4) Un transporteur aérien qui donne à un agent ou à un autre transporteur aérien une procuration pour publier et déposer certains taux ne doit pas publier dans ses propres tarifs des taux qui seraient une répétition des taux publiés, ou qui seraient en contradiction avec lesdits taux.

(5) Deux exemplaires de chaque tarif ou modification de tarif doivent être déposés auprès du Comité en même temps qu'un avis de dépôt qui doit être rédigé en conformité avec l'annexe I, numéroté dans l'ordre et contenir une description du tarif déposé.

(6) Le Comité retient l'original de l'avis de dépôt, et la date de réception doit être tamponnée sur le duplicata qui sera retourné à l'envoyeur.

(7) Les tarifs et les avis de dépôt envoyés au Comité doivent être adressés comme suit: Le Secrétaire, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports, Ottawa, K1A 0N9, Canada.

Présentation des tarifs

121. (1) Les tarifs doivent être présentés sous forme de recueils à reliure ordinaire ou de recueils à feuillets mobiles, sur papier mesurant 8 1/2 pouces de largeur sur 11 pouces de

plainly typewritten, printed or reproduced, other than by carbon copy, on durable paper.

(2) The size of a tariff shall be uniformly maintained.

(3) Every tariff shall have a margin of not less than 1 inch that shall be left blank at the binding edge for binding purposes.

(4) Where the text of a tariff is less than one page, it may be set out on the reverse side of the title page.

(5) No alteration or erasure shall be made in a tariff.

(6) Every tariff shall be numbered consecutively with the prefix "CTC(A)" and every issuing carrier and agent shall number tariffs in its own series.

Title Page of Tariffs

122. The title page of every tariff shall show, in the following order,

(*a*) the CTC(A) number of the tariff in bold face type in a prominent position in the upper margin and immediately thereunder in smaller type the CTC(A) number of any tariff cancelled or superseded thereby;

(*b*) the names of the issuing air carrier or agent or the name of the agent's organization;

(*c*) the names of participating air carriers with power of attorney or concurrence numbers against the name of each such carrier or, if the participating carriers are too numerous to place them conveniently on the title page, references as to where they are listed elsewhere in the tariff;

(*d*) the title of the tariff, for example, "Passenger Fares" or "Specific Commodity Cargo Rates", together with such other details as will describe adequately the contents;

(*e*) a description of the places or territory from and to which the tariff applies, in sufficient detail to disclose adequately the scope of the tariff;

(*f*) reference by CTC(A) number to any other tariff that governs the tariff;

(*g*) the date of issue at the lower left-hand side and the effective date on the lower right-hand side and, where there is more than one effective date that cannot be shown conveniently on the title page, the notation "except as noted" immediately below the general effective date and the effective dates of any exceptions in the tariff with respect to the particular matter concerned;

(*h*) the date of expiration, when the tariff is to expire on a given date, which date shall be prominently shown with the notation: "Expires .....(date) unless sooner cancelled or changed";

(*i*) reference to any order, direction or special permission pursuant to which the tariff is issued; and

(*j*) the name, title and full address of the issuing officer or agent.

longueur et appelé communément papier A4, dimension internationale. Ils seront dactylographiés distinctement, ou feront l'objet d'un procédé d'impression ou de reproduction sur du papier durable, autre qu'une copie carbone.

(2) Le format adopté devra toujours être employé par la suite.

(3) Pour fins de reliure, une marge d'au moins 1 pouce doit être laissée sur le côté qui constituera le côté intérieur des feuilles.

(4) Si le contenu du tarif peut tenir dans une seule page, il peut paraître au verso de la page titre.

(5) Les corrections et les grattages ne sont pas acceptés.

(6) Les tarifs doivent être numérotés consécutivement, et leur numéro d'ordre doit être accompagné du préfixe «CCT(A)». Chaque transporteur aérien ou agent émetteur doit numéroter les tarifs de sa propre série.

Page-titre des tarifs

122. La page-titre du tarif doit indiquer, dans l'ordre donné,

a) le numéro CCT(A) du tarif, en caractères gras et placé bien en vue dans la marge supérieure, suivi, immédiatement au-dessous, et en caractères plus petits si possible, du numéro CCT(A) du tarif annulé ou remplacé par le nouveau tarif;

b) le nom du transporteur aérien ou de l'agent émetteur ou le nom de l'entreprise de l'agent;

c) les noms des transporteurs aériens participants avec, en regard de chacun, les numéros de procuration (ou) d'adhésion, et si le nombre des transporteurs aériens participants est trop grand pour que leurs noms puissent figurer sur la page-titre, ces noms peuvent paraître ailleurs dans le tarif pourvu que mention soit faite sur la page-titre de l'endroit où cette liste est donnée dans le tarif;

d) le titre du tarif, par exemple, «Tarif-passagers» ou «Tarif de fret pour marchandises spécifiées», ainsi que tous autres détails propres à bien renseigner sur le contenu du tarif;

e) la désignation des endroits, ou du territoire, en provenance et à destination desquels s'applique le tarif, avec assez de détails pour bien faire connaître le champ d'application du tarif;

f) le renvoi, par numéro CCT(A), à tout autre tarif régissant le tarif en question;

g) au bas de la page, la date de publication à gauche, et la date d'entrée en vigueur, à droite, et, lorsqu'il y a plusieurs dates d'entrée en vigueur et qu'il serait difficile de les indiquer toutes sur la page-titre, la mention «sauf dispositions contraires dans le texte» doit être ajoutée immédiatement au-dessous de la date générale d'entrée en vigueur, les dates particulières d'entrée en vigueur devant alors accompagner dans le tarif les cas d'exception auxquels elles s'appliquent;

h), la date d'expiration, lorsque l'application du tarif doit se terminer à une date déterminée, cette date devant être placée bien en vue, avec la mention suivante: «Expirera le.....(date), à moins d'annulation ou de modification antérieures»;

Contents of Tariffs

123. Every tariff shall contain, where applicable,

(*a*) a table of contents in alphabetical order showing the exact location where information under general headings, by subjects, is to be found, specifying page or item numbers unless the text of the tariff is so limited that its interior arrangement plainly discloses its content;

(*b*) a complete alphabetical index of all articles for which commodity rates are named with reference to each item or page where such article is shown and all of the items relating to different kinds or species of the same commodity shall be grouped together unless all of the commodity rates are arranged in alphabetical order by commodities;

(*c*) an alphabetical index of places from and to which or between which tolls apply showing

(i) the province or country in which the places are located, unless the tariff clearly shows the application of the tolls therein, and

(ii) a reference to the item, station or rate basis number necessary to ascertain the applicable toll, unless the places are arranged alphabetically in the tariffs, in the item or in connection with any particular toll;

(*d*) a list of the airports, if any, used with respect to each place shown in a passenger tariff;

(*e*) information as to the prepayment requirements or restrictions as to non-acceptance and non-delivery of traffic, unless reference is given by CTC(A) number to a separate tariff in which such information is contained;

(*f*) a full explanation of all abbreviations, notes, reference marks, symbols and other technical terms used in the tariff and, where a reference mark or symbol is used on a page, an explanation thereof shall be given on that page or a reference shall be given thereon to the page on which the explanation is given;

(*g*) an indication of changes made in the tariff by the use of the symbols prescribed in section 127;

(*h*) rules and regulations governing the tariff stated in clear and explicit terms so as to leave no doubt as to the application of such rules and regulations to the tolls named in the tariff;

(*i*) where a tariff is affected in whole or in part by rules and regulations published in another tariff, reference to such tariff by CTC(A) number;

(*j*) where a special rule applies to a particular toll, a complete explanation of such rule and a reference to the page on which the explanation is given;

(*k*) the terms and conditions of carriage;

(*l*) the tolls, explicitly stated, together with the names of the places from and to which or between which tolls apply, arranged in a simple and systematic manner with commodities clearly and distinctly described. (The terms "perish-

i) la mention de toute ordonnance, de toute directive ou de toute permission spéciale conformément auxquelles le tarif est publié; et

j) le nom, le titre et l'adresse au complet du fonctionnaire ou de l'agent émetteur.

Contenu des tarifs

123. Les tarifs doivent contenir, lorsqu'il y a lieu,

a) une table alphabétique des matières indiquant l'endroit précis, par mention de la page ou du numéro tarifaire, où se trouvent, sous des titres généraux les différentes matières objet du tarif; cette table des matières peut être volontairement omise lorsque le tarif est si peu considérable que sa page-titre ou sa disposition intérieure suffit à en révéler clairement le contenu;

b) un index complet (classification alphabétique) de toutes les marchandises pour lesquelles des taux spécifiques sont donnés dans le texte, avec indication de chacun des articles (ou pages) du tarif où figurent ces marchandises; tous les articles ayant trait à des espèces différentes du même produit doivent être placés ensemble; il n'est pas besoin d'index si tous les taux spécifiques sont disposés, par produits, dans l'ordre alphabétique;

c) un index (classification alphabétique) des noms de lieux en provenance et à destination desquels ou entre lesquels s'appliquent les taux, avec mention

(i) de la province ou de l'État où sont situés ces lieux, à moins que le tarif n'indique clairement où s'appliquent les taux qu'il contient, et

(ii) du numéro de l'article, de la station ou de la base nécessaire pour connaître le taux applicable, à moins que les noms de lieux ne soient disposés par ordre alphabétique dans les tarifs, dans l'article ou dans ce qui se rapporte à un taux particulier;

d) une liste des aéroports, s'il en est, utilisés pour tous les endroits mentionnés dans les tarifs-passagers;

e) les renseignements sur les paiements d'avance à exiger ou sur les restrictions relatives à la non-acceptation et à la non-livraison de la marchandise, à moins que ne soit donné un renvoi, par numéro CCT(A), à un tarif distinct contenant ces renseignements;

f) une explication précise de toutes les abréviations et notes, de tous les signes de renvoi, de tous les symboles et termes techniques employés dans le tarif, l'explication devant être donnée à la page même où ils apparaissent, sinon, cette page doit porter l'indication de la page où l'explication est donnée;

g) l'indication, par l'emploi des symboles prescrits à l'article 127, des changements apportés au tarif;

h) les règles et règlements régissant le tarif, énoncés en termes clairs et explicites, de manière à ne permettre aucun doute relativement à leur application aux taux spécifiés dans le tarif;

i) lorsqu'un tarif est régi, en tout ou en partie, par des règles et règlements publiés dans un autre tarif, il doit comporter un renvoi à cet autre tarif au moyen du numéro CCT(A);

ables", "mining company supplies", or similar terms shall not be used in any tariff for the purpose of indicating the articles on which the rates apply unless a full list of the articles intended to be included in, and covered by, such terms is provided in the tariff or specific reference is given by CTC(A) number to the tariff containing such list);

(*m*) a minimum trip revenue if required by the air carrier for the operation of a Class 3 or Class 9-3 service;

(*n*) in local tariffs, where necessary to distinguish between local fares, or in joint tariffs in all cases, the routing;

(*o*) reference to a toll that is arbitrary and that may be incorporated in a separate section of the tariff;

(*p*) in the case of a tariff filed with the Committee by a Class 8 International air carrier that contains tolls or rules that are required to be agreed upon with another air carrier, a statement that all the tolls or rules provided therein that are required to be agreed upon between participating air carriers have been so agreed upon; and

(*q*) in the case of a tariff filed by a Canadian Class 8 air carrier that contains tolls or rules that are required to be filed in another country, a statement that all the tolls or rules provided therein have been filed with the proper aeronautical authorities of the country to which services are provided.

j) si une règle spéciale s'applique à un taux particulier, une explication complète de la règle en question et une indication où cette explication paraît;

k) les modalités et conditions du transport;

l) les taux donnés de façon explicite, avec les noms des lieux de provenance et de destination entre lesquels ils s'appliquent, le tout disposé d'une manière simple et méthodique. La description des produits doit être explicite; les expressions «marchandises périssables», «fournitures pour compagnies minières» ou autres semblables ne doivent pas être employées dans un tarif lorsqu'il s'agit d'indiquer les marchandises auxquelles s'appliquent les taux, à moins que le tarif ne donne une liste complète des articles que l'on veut y inclure ou qu'un numéro CCT(A) ne renvoie au tarif contenant cette liste;

m) la recette minimale requise par voyage, lorsque le transporteur aérien l'exige pour un service de classe 3 ou 9-3;

n) la route suivie, dans les tarifs simples lorsqu'il est nécessaire de distinguer entre taux simples, et dans les tarifs communs, dans tous les cas;

o) le renvoi à un taux arbitraire qui peut être compris dans une section distincte du tarif;

p) dans le cas d'un tarif déposé auprès du Comité par un transporteur aérien de classe 8 (services internationaux à horaire fixe), ou en son nom, et contenant des taux ou des règles qui doivent être agréés par un autre transporteur aérien, une déclaration établissant qu'un tel agrément a été réalisé dans tous les cas où il était requis; et

q) dans le cas d'un tarif déposé par un transporteur aérien canadien de classe 8 (services internationaux à horaire fixe), ou en son nom, et contenant des taux ou des règles dont le dépôt dans un pays étranger est requis, une déclaration établissant que tous ces taux ou règles ont été déposés auprès des autorités aéronautiques compétentes du pays auquel les services sont fournis.

Tolls in Canadian Currency

124. Unless otherwise specifically authorized by the Committee, all tolls in tariffs applicable to a commercial air service between places in Canada and between places in Canada and places in any other state shall be expressed in terms of lawful currency of Canada and may also be expressed in terms of currencies other than Canadian, if the manner of arrangement and publication is clear.

Expression des taux en monnaie canadienne

124. Sauf autorisation contraire et expresse du Comité, tous les taux indiqués dans les tarifs applicables à un service aérien commercial, entre des points situés au Canada ou entre des points situés au Canada et des points situés à l'étranger, doivent être exprimés en monnaie légale du Canada et peuvent aussi être exprimés en monnaie étrangère pourvu que ces indications soient disposées et publiées clairement.

Loose Leaf Tariffs

125. When a tariff is published in loose leaf form, it shall be prepared as follows:

(*a*) every page of the tariff shall be numbered consecutively;

(*b*) at the top of each page the CTC(A) number of the tariff, the page number, and the issuing air carrier's name shall be shown;

(*c*) at the bottom of each page the date of issue and the effective date shall be shown;

(*d*) when the tariff is to be filed by an agent, every page shall be similarly prepared except that the name of the

Tarifs à feuilles mobiles

125. Les tarifs publiés sous forme de recueils à feuillets mobiles doivent être préparés comme suit:

a) les feuillets doivent être numérotés consécutivement;

b) au haut de chaque page du tarif doivent paraître le numéro CCT(A) du tarif, le numéro de la page et le nom du transporteur émetteur;

c) au bas de chaque page doivent figurer la date d'émission et la date d'entrée en vigueur;

d) lorsque le tarif doit être déposé par un agent, chaque page doit être présentée de la même façon, sauf que le nom

agent, or his organization, and the title of the tariff shall be substituted for the air carrier's name at the top of the page;

(*e*) the pages following the title page shall be designated "Original Page....." and the first page thereof shall consist of a check sheet showing the word "Original" or the subsequent revision number of all pages of the tariff as at the date of issuance of the check sheet;

(*f*) revised check sheets listing added or revised pages shall accompany such pages when forwarded for filing;

(*g*) in lieu of filing revised check sheets as required in paragraph (*f*), a permanent check sheet containing a list of correction numbers in numerical order may be filed;

(*h*) where revised or additional original pages are filed, correction numbers in consecutive order shall be shown on such revised or additional pages, and the check sheet referred to in paragraph (*f*) or (*g*) shall provide instructions concerning the verification of receipt of corrections as they may be received from time to time;

(*i*) changes in and additions to loose leaf tariffs shall be made by reprinting the page upon which the change or addition is made and such changed page shall be designated a revised page, for example, "1st Revised Page 1 cancels Original Page 1" or "2nd Revised Page 1 cancels 1st Revised Page 1";

(*j*) when the first revised title page is issued, it shall be designated "1st Revised Title Page" and the following notation shall be shown immediately below its effective date "Original tariff effective..... (show effective date of original title page)";

(*k*) where an additional page is required within the series of pages in a tariff, such page shall be given the same number as the page it follows but a letter shall be added to the number, for example "Original Page 1-A" would follow "Original page 1";

(*l*) where new pages are to be added beyond the existing series, such pages shall be consecutively numbered in continuation of the existing page series;

(*m*) where a portion of the matter on a tariff page is moved to another page, the first page containing the displaced matter shall show the following notation: "For..... (describe the matter) in effect prior to the effective date thereof, see..... Page.....", and the revision made to the page formerly containing the transferred matter shall show reference to the new page where the said tariff matter will be found but no notation shall be carried forward on any subsequent revision of a page;

(*n*) original and revised loose leaf tariff pages shall be uniformly perforated in the left margin to permit fastening together as a complete tariff; and

(*o*) in all respects, other than as set out in paragraphs (*a*) to (*m*), loose leaf tariffs shall be prepared in similar manner to book tariffs, except that supplements shall only be issued thereto

de l'agent, ou de son entreprise, et le titre du tarif devront remplacer le nom du transporteur aérien au haut de la page;

e) les pages qui suivent la page-titre doivent porter l'indication «Page.....originale», et la première de ces pages doit être une feuille de contrôle portant, pour chacune des pages composant le tarif à la date de publication de ladite feuille, le mot «originale» ou le numéro de révision de ladite page;

f) lorsque des pages additionnelles ou révisées sont déposées, elles doivent être accompagnées d'une feuille de contrôle révisée tenant compte de ces nouvelles pages;

g) au lieu de la feuille de contrôle visée à l'alinéa *f*), on pourra déposer une feuille de contrôle permanente donnant, dans l'ordre numérique, une liste de numéros de correction;

h) chaque fois que sont déposées des pages révisées ou des pages originales additionnelles, ces pages doivent porter des numéros de correction consécutifs, et la feuille de contrôle dont il est question aux alinéas *f*) ou *g*) doit fournir des instructions sur la manière de vérifier la réception des corrections;

i) les changements et additions apportés aux tarifs à feuilles mobiles doivent être effectués par la réimpression de la page qui demande ces changements ou additions et cette nouvelle page doit être désignée comme page révisée et porter, par exemple, l'indication suivante: «1re révision de la page 1, annulant la page 1 originale» ou «2e révision de la page 1, annulant la 1re révision de la page 1»;

j) lorsque paraît une première révision de la page-titre, elle doit être appelée «1re révision de la page-titre» et devra porter, immédiatement au-dessous de la date de son entrée en vigueur, la note suivante: «Date d'entrée en vigueur du tarif original:.....(indiquer la date d'entrée en vigueur de la page-titre originale)»;

k) s'il devient nécessaire d'intercaler une page supplémentaire dans la série des pages constituant le tarif, cette page doit recevoir le même numéro que la page à laquelle elle succède, une lettre devant être ajoutée au numéro, par exemple, la «Page 1-A originale» suivrait la «Page 1 originale»;

l) s'il faut ajouter des pages à la fin de la série des pages originales, les numéros de ces pages additionnelles doivent continuer, dans l'ordre consécutif, la série des pages déjà existantes;

m) lorsqu'il est nécessaire de reporter des renseignements tarifaires d'une page à une autre, la première page renfermant les renseignements reportés doit porter la note suivante: «Pour (mentionner les renseignements concernés) qui étaient en vigueur avant la date d'entrée en vigueur de la présente page, voir la page ..... originale (ou la ..... révision de la page .....)»; la révision de la page qui renfermait auparavant la matière reportée doit également comporter un renvoi à la nouvelle page contenant lesdits renseignements tarifaires; ces renvois ne doivent pas figurer dans les révisions ultérieures de ces mêmes pages;

n) les pages des tarifs à feuillets mobiles (les pages de révision aussi bien que les pages originales) doivent toujours être perforées aux mêmes endroits de la marge de gauche

(i) to cancel the tariff,

(ii) to change all or substantially all of the tolls contained therein, or

(iii) upon special permission of the Committee.

pour permettre de les attacher ensemble pour former un tarif complet; et

o) sous tous les rapports autres que ceux qui sont énoncés aux alinéas *a*) à *m*), les tarifs à feuillets mobiles doivent être préparés de la même manière que les tarifs reliés, sauf qu'ils ne peuvent donner lieu à la publication de suppléments que dans les cas suivants:

(i) lorsqu'il s'agit d'annuler le tarif,

(ii) lorsqu'il s'agit de changer tous ou presque tous les taux du tarif, ou

(iii) lorsque le Comité a accordé une permission spéciale pour la publication de tels suppléments.

Supplements

126. (1) Subject to section 129, supplements to tariffs shall be in book or pamphlet form and shall be issued only for the purpose of amending or cancelling the tariff they supplement.

Suppléments

126. (1) Sous réserve de l'article 129, les suppléments aux tarifs doivent être publiés sous forme de livres ou de plaquettes, et seulement en vue de modifier ou d'annuler le tarif auquel ils se rapportent.

(2) Every supplement shall

(*a*) be numbered consecutively, commencing with "Supplement No. 1", but where a supplement cancels previous supplements, it shall be so shown, for example, "Supplement No. 2 cancels Supplement No. 1" or "Supplement No. 4 cancels Supplements Nos. 1, 2 and 3";

(*b*) bear the CTC(A) number of the tariff, the date of issue, the effective date and the name, title and address of the issuing officer or agent;

(*c*) show clearly on the title page the numbers of all supplements that are in effect;

(*d*) identify clearly and distinctly the exact portion of the tariff to be amended by referring to the number of the section, page and item and the names of the places to which the air service is provided;

(*e*) contain a list of air carriers participating in the tariff, as amended, or state that the participating air carriers are "as shown in tariff and effective supplements", to which may be added "except (here show corrections in, additions to or eliminations from the original list that are effected by the supplement)"; and

(*f*) provide for the cancellation of all tolls and routings in which the air carrier participates where a participating air carrier is eliminated thereby.

(2) Les suppléments doivent:

a) être numérotés consécutivement, en commençant par le «Supplément nº 1». Lorsqu'un supplément annule des suppléments antérieurs, il doit en être fait mention ainsi: «Supplément nº 2, annulant le Supplément nº 1» ou «Supplément nº 4, annulant les Suppléments nºs 1, 2 et 3»;

b) porter le numéro CCT(A) du tarif, la date de publication et la date d'entrée en vigueur, ainsi que le nom, le titre et l'adresse du fonctionnaire ou de l'agent émetteur;

c) indiquer clairement sur la page-titre les numéros de tous les suppléments en vigueur;

d) mentionner clairement la partie exacte du tarif qui se trouve modifiée, en indiquant le numéro de la section, la page, l'article ainsi que les noms des lieux que dessert le service aérien;

e) contenir une liste des transporteurs aériens qui participent au tarif dans sa forme modifiée ou spécifier que les transporteurs aériens participants sont «ceux qui sont mentionnés dans le tarif et les suppléments en vigueur», à quoi peut être ajouté: «sauf (indiquer ici les corrections, les additions ou les suppressions qu'apporte le supplément à la liste originale)»; et

f) annuler tous les taux et routes auxquels participe un transporteur aérien qui se trouve éliminé aux termes d'un supplément.

(3) Where an item number has been assigned in a tariff (except a loose leaf tariff or a classification), the same number shall be maintained throughout the life of the tariff, and where a change is to be made by supplement, the suffix "a", "b" and so forth shall be added progressively thereto in subsequent changes.

(3) Une fois qu'un numéro a été assigné à un article de tarif (sauf dans le cas d'un tarif à feuillets mobiles ou d'une classification), le même numéro doit être conservé tout le temps que le tarif reste en vigueur. Lorsque des suppléments apportent des changements, il suffit d'ajouter à mesure les suffixes «a», «b», etc., au numéro de l'article.

(4) Where an item is cancelled or has expired by limitation and is to be restored at a later date, the item shall be republished under the original number with the appropriate suffix as described in subsection (3).

(4) Lorsqu'il s'agit de rétablir les dispositions d'un article qui a été annulé ou dont la limite de temps a expiré, cet article doit être publié de nouveau sous son numéro original auquel sera ajouté le suffixe approprié.

(5) Supplements are to be governed by the same provisions as are applicable to the tariff they supplement or amend.

(5) Les suppléments doivent être régis par les mêmes dispositions que les tarifs qu'ils complètent ou modifient.

(6) A supplement that consolidates reissued matter from a former supplement shall bear the notation on the title page "Effective.....except as otherwise provided herein", and the reissued matter therein shown by an explanatory note "reissued from Supplement No.....effective (date originally effective)", indicated next to the item in question by an appropriate and uniform symbol.

Symbols

127. (1) Changes in rates, fares, charges or wording of a tariff shall be uniformly indicated by the use of the following symbols, which shall be used for no other purpose:

♦ or ◇ or (A)	to denote increase
↓ or ⇓ or (R)	to denote reduction
▲ or △ or (C)	to denote change in wording which clearly results in neither increase nor reduction in charges
■ or □ or (N)	to denote addition.

(2) Where a change of the same character is made in all or substantially all rates in a tariff or a page thereof, the nature of such change may be indicated in distinctive type on the title page of the tariff, or on each page affected, in the following manner:—"All rates in this issue (or page) are reductions (or increases), except as otherwise indicated" and in the latter case a bold face dot "•" shall be used to symbolize a rate in which no change is made.

(3) An explanation of the symbols prescribed by this section shall be published in the tariff in which they are used.

Reference to Orders

128. Every tariff or portion thereof issued pursuant to orders of the Committee shall refer therein to the number and date of the order in the following manner:

"Issued in compliance with CTC(A) Order No. ....., dated ....."

Supplemental Matter

129. (1) Subject to subsection (2) and subsections 133(5), 135(7), 138(6) and 142(6), supplements may be made to tariffs as provided in Column II for tariffs described in Column I of the following table:

Column I Number of tariff pages	Column II Number of supplements allowed
4 pages or less	None
5 to 16 pages	1
17 to 80 pages	2
81 to 200 pages	3
over 200 pages	4

(*Note*: Tariff must show in upper margin—"No supplement will be issued to this tariff except for purpose of cancellation").

(6) Lorsqu'un supplément reproduit en les refondant des extraits d'un supplément antérieur, il doit porter sur la page-titre la mention suivante: «Date d'entrée en vigueur: ..... , sauf dispositions contraires dans le texte», et les extraits publiés de nouveau doivent être signalés par la note explicative suivante: «Reproduit du Supplément n° ..... entré en vigueur le (date originale d'entrée en vigueur)». Cette explication doit être donnée en regard de l'article visé au moyen d'un symbole approprié et uniforme.

Symboles

127. (1) Les changements effectués dans les tarifs, touchant les taux, le prix des billets, les frais accessoires, ou le libellé de ces publications, doivent être indiqués de façon uniforme au moyen des symboles suivants, qui ne doivent pas servir à d'autres fins:

♦ ou ◇ ou (A)	pour marquer une augmentation
↓ ou ⇓ ou (R)	pour marquer une réduction
▲ ou △ ou (C)	pour marquer un changement dans le libellé, dont ne résulte aucune augmentation ou réduction de prix
■ ou □ ou (N)	pour marquer une addition.

(2) Lorsqu'un changement de même nature s'applique à tous ou presque tous les taux d'un tarif ou d'une de ses pages, la nature de ce changement peut être indiquée en caractères particuliers sur la page-titre du tarif, ou sur chacune des pages qui font l'objet du changement, de la manière suivante: «Sauf indication contraire, tous les taux donnés dans la présente publication (ou page) sont des taux ayant subi des réductions (ou des augmentations)». Un point en caractère gras «•» doit servir à indiquer un taux n'ayant subi aucun changement.

(3) L'explication des symboles prescrits par le présent article doit être donnée dans tout tarif où il en est fait usage.

Renvoi aux ordonnances

128. Tout tarif ou toute partie de tarif publié par suite d'une ordonnance du Comité doit mentionner le numéro et la date de cette ordonnance dans les termes suivants:

«Publié conformément à l'ordonnance n° ..... du ..... de la CCT(A).»

Suppléments

129. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et des paragraphes 133(5), 135(7), 138(6) et 142(6), il est permis d'ajouter des suppléments aux tarifs comme il est prévu aux colonnes I et II du tableau ci-après:

Colonne I Nombre de pages du tarif	Colonne II Nombre de suppléments permis
4 pages ou moins	Aucun
5 à 16 pages	1
17 à 80 pages	2
81 à 200 pages	3
Plus de 200 pages	4

(*Remarque:* Le tarif doit porter dans la marge supérieure la mention suivante: «Aucun supplément ne sera ajouté au présent tarif, sauf à des fins d'annulation.»)

(2) The Committee may authorize by special permission the issue of supplements in excess of the numbers set out in subsection (1) upon receipt of a written application setting out

(*a*) the reasons for publication;

(*b*) the CTC(A) and supplement numbers; and

(*c*) the number of pages to be contained in the proposed supplement.

(3) Special permission authorized pursuant to subsection (2) shall be assigned a special permission number and shall be valid only for the supplement authorized.

Rejections

130. (1) A tariff or any part thereof that does not comply with this Part may be rejected by the Committee.

(2) Where a tariff or any part thereof is rejected, the CTC(A) number, supplement or revised page number shall not again be used.

(3) A tariff issued in substitution for a rejected tariff shall show thereon the following notation: "Issued in lieu of (insert reference to rejected tariff) rejected by the "CTC(A)"."

(4) Where a tariff for a Class 1, Class 2, Class 3, Class 8, Class 9-2 or Class 9-3 air carrier containing published through tolls applicable to the transportation of traffic between places in Canada and places in any other country is rejected by the competent authorities in any other country, the issuing air carrier or agent shall immediately notify the Secretary of such rejection and such tariff will then also be marked rejected by the Committee and the issuing air carrier or agent will be so advised.

Departures

131. (1) The Committee may, by special permission, authorize a departure from any provisions of this Part upon receipt of an application in writing in the form set out in Schedule II or by telegram addressed to the Secretary, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission, Ottawa, Canada K1A 0N9, setting out fully the relief desired and the reasons therefor and giving the reference to the pertinent provisions of this Part. (In urgent cases an application may be made orally but must be supported by an immediate application in writing).

(2) Departures authorized pursuant to subsection (1) shall be assigned a special permission number that shall be inscribed in the tariff to which it applies as follows:

"Departure from ..... (here state section)
Air Carrier Regulations
under CTC(A) Special Permission No. ..... (here state section)"

(3) Where the Committee has authorized the publication of a tariff or a toll therein on less than statutory notice, the following notation shall be used:

(2) Le Comité peut donner l'autorisation spéciale de publier des suppléments en excédent du nombre permis au paragraphe (1), dès la réception d'une demande écrite dans laquelle seront donnés,

a) les raisons qui motivent une telle publication;

b) le numéro CCT(A) et le numéro du supplément; et

c) le nombre de pages que doit contenir le supplément.

(3) L'autorisation spéciale donnée en vertu du paragraphe (2) doit être numérotée comme telle et ne vaut que pour le supplément qui en fait l'objet.

Rejets

130. (1) Le Comité peut rejeter un tarif ou partie d'un tarif qui n'est pas conforme aux exigences de la présente partie.

(2) Lorsqu'un tarif a été rejeté, en tout ou en partie, on ne peut utiliser à nouveau le numéro CCT (A), ni le numéro du supplément ou de la page révisée.

(3) Un tarif émis en remplacement d'un tarif rejeté doit porter la note suivante: «Émis en remplacement de (référence) qui a été rejeté par la CCT(A)».

(4) Lorsque le tarif d'un transporteur aérien des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 ou 9-3 contenant des taux combinés, publiés et applicables à un service de transport entre des points situés au Canada et des points situés dans un pays étranger, est rejeté par les autorités compétentes d'un pays étranger, le transporteur aérien ou l'agent émetteur doit informer immédiatement de ce rejet le Secrétaire du Comité. Le Comité indiquera alors dans ses dossiers le rejet de ce tarif, et le transporteur aérien ou agent émetteur en sera avisé.

Dérogations

131. (1) Le Comité peut, par permission spéciale, autoriser une dérogation aux dispositions de la présente partie, dès la réception d'une demande écrite présentée en la forme établie à l'annexe II ou par télégramme, exposant clairement la dérogation désirée et les raisons qui la motivent, avec mention des dispositions pertinentes de la présente partie. La demande doit être adressée au Secrétaire, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports, Ottawa, Canada K1A 0N9. (Dans les cas pressés, la demande peut être faite verbalement mais à condition d'être confirmée immédiatement par écrit).

(2) Un numéro de permission spéciale doit être assigné à chacune des dérogations autorisées en vertu du paragraphe (1) et doit être inscrit dans le tarif auquel il s'applique ainsi:

«Dérogation à l'article..... du règlement sur les transporteurs aériens autorisée en vertu de la permission spéciale nº..... de la CCT(A).»

(3) Lorsque le Comité autorise, pour la publication d'un tarif, ou d'un taux y figurant, une période d'avis moindre que celle de l'avis réglementaire, la pièce en question doit porter la mention suivante:

"Issued on not less than..... .....days notice under CTC(A) Special Permission No. ...."

(4) A special permission shall only be valid for the departure authorized thereby.

Cancellation of Tariff Schedules

132. (1) The cancellation of a tariff cancels all supplements thereto in effect at the time of the cancellation.

(2) When a tariff has been cancelled, it shall not be reinstated other than by publication in the regular manner.

(3) A tariff may only be cancelled by a supplement thereto or by another tariff.

(4) No tariff shall be cancelled by a supplement to another tariff.

(5) Where a tariff is cancelled by another tariff, the tariff effecting the cancellation shall be in the same CTC(A) series, except that, if an air carrier's tariff is to be displaced by a tariff of an agent, the agent's tariff shall either specifically cancel or show that it supersedes the carrier's tariff.

(6) Where an air carrier's tariff is superseded by an agent's tariff, the carrier's tariff shall be cancelled by a supplement thereto that shows a reference to the CTC(A) number of the agent's tariff.

(7) Where a tariff is superseded by two or more tariffs, the cancellation shall be accomplished by a supplement to the tariff to be cancelled, which supplement shall show, as to the specific matter to be cancelled, full CTC(A) reference to the tariffs in which the matter will thereafter be found and the new tariffs shall show reference to the cancelled tariff by a notation reading as follows:

"Supersedes CTC (A).....to the extent shown in Supplement No. .....thereto."

(8) Where part of a tariff is to be transferred to another tariff, a specific cancellation shall be made of the part by the issue of a supplement, a revised page or a new tariff showing full CTC(A) reference to the tariff in which the matter will be published in the future and the latter tariff in which the matter was formerly published.

(9) Where a tariff is issued that partially supersedes another tariff in force at the time, it shall specifically state the portions of such other tariff that are superseded and the conflicting portions of the former tariff shall at once be amended by publication in the regular way.

Suspensions

133. (1) Where any provision of a tariff is suspended by the Committee, the issuing air carrier or agent shall immediately file an appropriate tariff restoring the provisions, if any, that were or were to be cancelled by the suspended provision of the tariff.

(2) Where the Committee vacates an order of suspension, an appropriate tariff putting into effect the suspended provisions

«Publié à au moins ..... jour d'avis, en vertu de la permission spéciale n° ..... de la CCT(A).»

(4) Une permission spéciale ne vaut que pour la dérogation spéciale qu'elle autorise.

Annulations

132. (1) L'annulation d'un tarif annule tout supplément à ce tarif qui est en vigueur à la date de l'annulation.

(2) Lorsqu'un tarif a été annulé, il ne peut être rétabli que par une publication régulière.

(3) Un tarif ne peut être annulé que par un supplément à ce tarif ou par un autre tarif.

(4) Un tarif ne peut être annulé par un supplément à un autre tarif.

(5) Lorsqu'un tarif est annulé par un autre tarif, ce dernier sera de la même série CCT(A), sauf que, si le tarif d'un transporteur aérien est remplacé par le tarif d'un agent, il sera nettement spécifié que ce dernier tarif annule ou remplace le premier.

(6) Lorsque le tarif d'un transporteur aérien est remplacé par le tarif d'un agent, le tarif du transporteur doit être annulé par un supplément à ce tarif portant mention du numéro CCT(A) du tarif de l'agent.

(7) Lorsqu'un nouveau tarif est remplacé par plusieurs tarifs, l'annulation se fait par un supplément au tarif à annuler, portant, en ce qui concerne ce qui doit être spécifiquement annulé, la mention CCT(A) complète des tarifs où se trouve l'article en question, et les nouveaux tarifs doivent porter la mention du tarif annulé ainsi rédigée:

«remplace CCT(A) ..... dans la mesure indiquée au Supplément n° ..... à ce tarif.»

(8) Le transport d'une partie d'un tarif à un autre doit se faire par l'annulation explicite de cette partie, au moyen soit d'un supplément au tarif où elle est en vigueur, soit d'une page révisée ou d'une nouvelle publication de ce tarif, avec mention complète, par numéro CCT(A), à la pièce tarifaire où cet article sera publié à l'avenir et au tarif où se trouvait auparavant l'article en question.

(9) Lorsqu'un nouveau tarif en remplace partiellement un autre en vigueur, il doit mentionner explicitement quelles parties de cet autre tarif il remplace, et les parties de l'ancien tarif qui sont en contradiction avec le nouveau doivent être immédiatement modifiées comme il convient suivant la méthode régulière.

Suspensions

133. (1) Lorsque l'application d'une disposition d'un tarif est suspendue par le Comité, le transporteur aérien ou l'agent émetteur doit immédiatement déposer un tarif approprié rétablissant les dispositions, s'il en est, qui ont été ou devaient être annulées par la disposition du tarif dont l'application a été suspendue.

(2) Lorsque le Comité lève un ordre de suspension, il est permis de déposer un tarif donnant effet aux dispositions dont

of a tariff and cancelling any restored provisions of the tariff may be filed on 1 day's notice but not earlier than the originally proposed effective date of the suspended tariff provision.

(3) Where the Committee orders the cancellation of any suspended provision of a tariff, the provision shall be cancelled by filing an appropriate tariff on 1 day's notice.

(4) Where any provision of a tariff applicable to the transportation of traffic between places in Canada and places in a foreign country is suspended by direction of the competent authorities of a foreign country, or the suspension has been vacated or the cancellation of the suspended provision has been directed by such competent authorities, the issuing air carrier or agent may effect compliance therewith in accordance with the pertinent regulations of the competent authorities.

(5) Subsection 129(1) does not apply to a supplement issued under this section.

Changes in Tariffs

134. (1) Except as otherwise provided in Part VI or this Part or upon authorization of the Committee, no toll may be changed except upon statutory notice.

(2) Every tariff or toll may be published to expire on a date subsequent to the effective date shown in the tariff.

(3) Any amendment to the date of expiry of a tariff subsequent to the date of issue thereof shall be made on statutory notice unless the Committee otherwise authorizes.

(4) Where a tariff in book form is filed cancelling another tariff in book form, and a supplement to the tariff to be cancelled is issued thereafter but effective prior to the effective date of the new tariff, the tolls in the supplement are cancelled with effect from the cancellation of the tariff to which it is a supplement and a further supplement (in this section referred to as a bridge supplement) to be effective on the same date as the new tariff, containing only the changes not included in the new tariff, shall be issued and filed to the new tariff.

(5) Where a loose leaf tariff is filed cancelling another loose leaf tariff and revised pages to the tariff to be cancelled are issued thereafter but effective prior to the effective date of the new tariff, the tolls in the revised pages are cancelled with effect from the cancellation of the tariff of which they form part, and revised pages to effect the amendments that are not contained in the new tariff shall be issued and filed to the new tariff to be effective on the same date as the new tariff.

(6) Where a loose leaf tariff is to displace a tariff in book form, or vice versa, the loose leaf tariff shall be amended by revised pages and the tariff in book form by a bridge supplement containing only the amendments sought to be made.

l'application a été antérieurement suspendue et mettant fin aux dispositions rétablies de façon à entrer en vigueur à une journée d'avis pourvu que ce ne soit pas avant la date d'entrée en vigueur prévue tout d'abord.

(3) Lorsque le Comité ordonne l'annulation d'une disposition d'un tarif, dont l'application a été suspendue, cette annulation doit se faire à une journée d'avis, par le dépôt d'un tarif approprié.

(4) Lorsque l'application d'une disposition d'un tarif applicable aux services de transport entre des points au Canada et des points à l'étranger est suspendue par ordre des autorités compétentes du pays étranger, ou que ces autorités ont levé une telle suspension, ou, qu'elles ont ordonné l'annulation de la suspension, le transporteur aérien ou l'agent émetteur peut se plier à ces décisions ou instructions conformément aux règlements établis à cet effet par lesdites autorités.

(5) Le paragraphe 129(1) ne s'applique pas à un supplément publié en vertu du présent article.

Changements dans les tarifs

134. (1) Sauf dispositions contraires de la présente partie ou de la partie VI ou sur autorisation du Comité, aucun taux ne peut être changé sans l'avis réglementaire.

(2) Un tarif ou un taux peut être publié avec l'indication d'une date d'expiration postérieure à la date d'entrée en vigueur indiquée dans le tarif.

(3) Sauf autorisation contraire donnée par le Comité, aucun changement ne peut être apporté à la date d'expiration d'un tarif après la date de sa publication sans l'avis réglementaire.

(4) Lorsqu'un tarif a été déposé sous forme reliée annulant un autre tarif sous forme reliée et qu'un supplément au tarif devant être annulé est publié avec entrée en vigueur antérieure à la date générale d'entrée en vigueur du nouveau tarif, les taux contenus dans ce supplément ne peuvent demeurer en vigueur après l'entrée en vigueur du nouveau tarif, car l'annulation de l'ancien tarif annule également les suppléments qui s'y rapportent. En pareil cas, un supplément contenant les modifications désirées non insérées dans le nouveau tarif doit être publié et déposé aux dossiers des deux tarifs. Ce supplément ne doit contenir rien d'autre que les taux dont on demande la mise en vigueur.

(5) Lorsque après le dépôt d'un tarif à feuillets mobiles annulant un autre tarif à feuillets mobiles, des révisions de pages du tarif devant être ainsi annulé sont publiées avec entrée en vigueur antérieure à la date générale d'entrée en vigueur du nouveau tarif, les taux contenus dans ces pages révisées ne peuvent demeurer en vigueur après l'entrée en vigueur du nouveau tarif, car l'annulation de l'ancien tarif en annule toutes les pages. En pareil cas, des pages révisées comportant les modifications dont on demande la mise en vigueur qui ne figurent pas dans le nouveau tarif doivent être publiées et déposées simultanément aux dossiers des deux tarifs.

(6) Lorsqu'un tarif à feuillets mobiles doit remplacer un tarif sous forme reliée, ou vice versa, le tarif à feuillets mobiles doit être modifié au moyen de pages révisées, et le tarif sous

(7) Subsection 129(1) does not apply to any bridge supplement.

forme reliée au moyen d'un supplément ne renfermant que les modifications proposées.

(7) Le paragraphe 129(1) ne s'applique pas à un supplément visé au paragraphe (6).

Rules and Regulations Tariff

135. (1) A separate tariff containing rules and regulations that are to govern other tariffs may be filed under a CTC(A) number and such rules and regulations may be made part of the tariff intended to be governed thereby by the following reference:

"Governed, except as otherwise provided herein, by rules and regulations published in..... CTC(A).:....., supplements thereto, or reissues thereof."

(2) Where toll tariffs are governed by a separate rules and regulations tariff, all air carriers that participate in the toll tariff shall be shown as participating air carriers in that rules and regulations tariff.

Règles et règlements publiés dans le tarif

135. (1) Les règles et règlements s'appliquant à certains tarifs peuvent former un tarif distinct et être déposés sous un numéro CCT(A). Ils peuvent devenir partie du tarif qu'ils doivent régir, par l'addition, sur les tarifs en question, de la mention suivante:

«Régi, sauf dispositions contraires dans les présentes, par les règles et règlements publiés dans ..... CCT(A), ses suppléments ou ses publications ultérieures.»

(2) Lorsque des tarifs consacrés aux taux sont régis par un tarif distinct consacré aux règles et règlements, les noms de tous les transporteurs aériens participant au premier, doivent figurer au second comme y participant également.

Official Distance Table

136. (1) Every Class 1, Class 2, Class 3, Class 8, Class 9-2 and Class 9-3 air carrier or its agent shall publish and file in duplicate, as a tariff under a CTC(A) number, an official distance table showing the mileage between the specific places named in each of its licences or permits.

(2) The mileage to be shown in the official distance tables of Class 1, Class 2, Class 8 and Class 9-2 air carriers shall be computed from air navigation standard maps and expressed in statute or nautical miles as follows:

(*a*) ON AIRWAYS—From airport to airport via the direct airways route or routes operated by the air carrier;

(*b*) OFF AIRWAYS—From place to place in a direct line along the route or routes operated by the air carrier;

(*c*) where operating necessities require that a direct line not be followed between the points on an operated route, the direct line mileage may be increased to the extent necessary to reflect the mileage regularly flown, but the factor of such increase shall be plainly stated in the official distance table;

(*d*) mileages on trans-ocean routes shall be computed on the great circle basis from airport to airport along the route or routes contained in the licence or permit of the air carrier, and shall be expressed in statute or nautical miles.

(3) The mileage to be shown in the official distance tables of Class 3 and Class 9-3 air carriers shall be computed in the same manner as prescribed in subsection (2), except that the computation shall not be along any fixed route pattern.

(4) Every tariff containing mileage tolls shall be governed by the official distance table and reference thereto by CTC(A) number shall be shown in such tariff.

Table officielle des distances

136. (1) Tous les transporteurs aériens des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3 ou leurs agents doivent publier et déposer en double, sous forme de tarif portant un numéro CCT(A), une table officielle des distances indiquant le nombre de milles qui séparent les points déterminés mentionnés dans chaque permis ou autorisation spéciale.

(2) La distance à indiquer dans la table officielle des distances pour les transporteurs aériens des classes 1, 2, 8 et 9-2, doit être calculée d'après les cartes officielles de navigation aérienne et exprimée en milles anglais ou en milles marins:

a) SUR LES VOIES AÉRIENNES: d'un aéroport à un autre, via la ou les routes directes sur voies aériennes exploitées par le transporteur aérien;

b) HORS-VOIES: d'un point à un autre en ligne directe en suivant la ou les routes exploitées par le transporteur aérien;

c) si, par suite de contraintes d'exploitation, la ligne directe n'est pas suivie entre les points d'une route en exploitation, la distance en ligne directe peut être augmentée de façon à représenter le nombre de milles régulièrement parcourus, mais les raisons de cette augmentation doivent être données clairement dans la table des distances;

d) dans le cas des routes transocéaniques, les distances doivent être calculées d'un aéroport à un autre sur un arc de grand cercle, en suivant la ou les routes prévues par le permis ou l'autorisation dont le transporteur aérien est titulaire, et doivent être exprimées en milles anglais ou en milles marins.

(3) Les distances à indiquer dans les tables officielles de distances des transporteurs aériens des classes 3 et 9-3 doivent être calculées de la manière prescrite au paragraphe (2), sauf que le calcul ne sera pas fait en suivant un itinéraire défini.

(4) Les tarifs contenant des taux au mille doivent être régis par la table officielle des distances et comporter un renvoi à cette table dont ils donneront le numéro CCT(A).

(5) Every air carrier publishing and filing a separate series of tariffs for passengers and goods may combine both classes of service in one official distance table but shall number such tariff in both CTC(A) series and file each class of tariff under separate filing advices in both series.

Special Services Tariffs

137. (1) Unless shown in individual tariffs affected thereby, every air carrier or its agent shall publish under appropriate CTC(A) number and file separate tariffs containing in clear and specific form and terms the rules governing, and the tolls for services such as demurrage, storage, loading, unloading, cartage, absorptions, allowances or any other special services and terminal services that in any way increase or decrease the amount to be paid for transportation or that increase or decrease the value of the transportation to the public.

(2) Every separate tariff described in subsection (1) shall include in the one issue all special arrangements of a like kind, and no air carrier or its agent is authorized to issue more than one separate tariff and, as far as is practicable, only one tariff shall be issued to include miscellaneous special tolls.

(3) Every tariff affected by a separate tariff described in subsection (1) shall either specifically refer to the separate tariff by CTC(A) number or by an omnibus clause providing that, in the absence of specific provisions, service rendered under the tolls contained therein will be entitled to such allowances and privileges and subject to such rules and regulations for the (here name specifically the services) of participating air carriers performing the services in accordance with tariffs filed with the Committee.

Tariff Index

138. (1) Every Class 1 and Class 8 air carrier shall publish under a CTC(A) number and file with the Committee a complete index (hereinafter in this section referred to as "the index") of all tariffs bearing a CTC(A) number that it has filed or in which it participates, including those that have been filed to take effect at a date subsequent to the issue date of the index.

(2) The index shall be divided into three sections, namely:

(*a*) a list of all tariffs in which the air carrier is an originating air carrier;

(*b*) a list of all tariffs in which the air carrier is an intermediate or terminating air carrier; and

(*c*) a complete numerical list of the air carrier's own tariffs by CTC(A) number.

(3) The index shall include

(*a*) the CTC(A) number of each tariff,

(*b*) the name of the issuing air carrier or agent,

(*c*) a brief description of the character of the tariff (such as passenger, cargo, specific commodity rates), and

(*d*) the places or territory to and from which the tariff applies,

(5) Les transporteurs aériens qui publient et déposent sous des séries distinctes leurs tarifs-passagers et leurs tarifs-marchandises peuvent publier une seule table des distances pour les deux classes de services, mais ils doivent numéroter cette table dans les deux séries CCT(A) et le déposer, sous des avis distincts de dépôt, dans les deux séries.

Tarifs des services spéciaux

137. (1) Sauf publication intégrée dans un tarif déterminé, chaque transporteur aérien ou son agent doit publier, sous un numéro CCT(A) approprié, et déposer des tarifs distincts contenant, sous une forme et dans des termes clairs et précis, les règles et les taux applicables aux services spéciaux et aux services d'aérogare tels que les surestaries, l'entreposage, le chargement, le déchargement, le camionnage, les absorptions, les concessions, ou à tous autres services augmentant ou diminuant de quelque façon le prix ou la valeur du service de transport fourni au public.

(2) Les tarifs distincts visés au paragraphe (1) doivent contenir dans une seule publication tous les arrangements spéciaux de même nature, et aucun transporteur aérien, ni son agent, n'est autorisé à publier à cette fin plus d'un tarif. Autant que possible, s'il y a des taux spéciaux divers, ils doivent être réunis dans un seul tarif.

(3) Les tarifs visés par un tarif distinct dont il est question au paragraphe (1) doivent être différenciés soit par un numéro CCT(A), soit au moyen d'une clause générale établissant qu'en l'absence de dispositions expresses, les services correspondant aux taux y étant contenus pourront comporter des concessions et privilèges et seront soumis aux règles et règlements établis pour (spécifier ici les services) des transporteurs aériens participants qui exploitent les services selon des tarifs légalement déposés auprès du Comité.

Répertoire des tarifs

138. (1) Tout transporteur aérien des classes 1 ou 8 doit publier sous un numéro CCT(A) et déposer au Comité un répertoire complet de tous les tarifs portant un numéro CCT(A) qu'il a déposés ou auxquels il participe, y compris les tarifs déposés pour entrer en vigueur à une date postérieure à la date de publication du répertoire.

(2) Le répertoire doit comprendre trois sections, à savoir:

a) la liste de tous les tarifs auxquels le transporteur aérien participe comme transporteur aérien initial;

b) la liste de tous les tarifs auxquels il participe comme transporteur aérien intermédiaire ou terminal; et

c) la liste numérique complète, par numéro CCT(A), de ses propres tarifs.

(3) Le répertoire doit donner

a) le numéro CCT(A) de chaque tarif,

b) le nom du transporteur aérien ou de l'agent émetteur,

c) une brève description de la nature du tarif (taux applicables aux passagers, aux marchandises, aux produits spécifiques, etc.), et

d) les points ou le territoire à destination ou en provenance desquels s'applique le tarif,

but shall not include supplements.

(4) The index shall be corrected at least every three months to indicate changes to any tariff listed therein by the issue of a new index, revised pages or a supplement and a new index shall be issued at least every two years.

(5) No more than five supplements to an index shall be in effect at one time.

(6) Subsection 129(1) does not apply to index supplements.

(7) When a tariff issued subsequent to the last revision of the tariff index expires or is cancelled prior to the next revision in the index, the cancelled or expired tariff shall be included (for record purposes only) as a cancelled tariff in the next revision of the tariff index.

(8) Every air carrier publishing and filing a separate series of tariffs for passengers and goods may combine its indices of passenger and goods tariffs in a combined index, which index shall be divided into two separate parts, one covering passenger tariffs and the other covering goods tariffs and shall be numbered in both the passenger and goods CTC(A) series of the air carrier and a copy thereof shall be filed under separate filing advices in both series.

Joint Tariffs

139. (1) All joint tariffs applicable to the transportation of goods serving a place through which goods traffic is interchanged from one air carrier to another shall provide that the joint tolls therein include transfer charges, if any, from one air carrier to another at the place of interchange.

(2) All joint tariffs applicable to the transportation of passengers and baggage shall show whether the cost of transfer at the place of interchange from one air carrier to another is included in the joint tolls published therein and where the transfer service is performed by an air carrier and charges are assessed and collected therefor by that air carrier, such charges shall be published in an appropriate tariff.

(3) All joint tariffs shall show the routing for which the tolls published therein apply in such a manner that the routing may be definitely ascertained.

(4) Routing may be published in the tariff containing the tolls or in a separate tariff designated "Routing Guide", if reference thereto by CTC(A) number is specifically shown in the toll tariff.

(5) A routing guide, when issued, shall be filed under a CTC(A) number by the issuing air carrier or agent.

(6) Routing guides shall show on the title page the following notation:

mais les suppléments aux tarifs ne doivent pas être inscrits dans le répertoire.

(4) S'il se produit des changements dans la liste des tarifs inscrits au répertoire, ledit répertoire doit être mis à jour soit par sa réédition, soit par l'émission d'une ou de plusieurs pages révisées ou d'un supplément. Ces corrections doivent se faire au moins tous les trois mois, et le répertoire lui-même doit être republié au moins tous les deux ans.

(5) Un répertoire ne doit pas avoir plus de cinq suppléments en vigueur à la fois.

(6) Le paragraphe 121(1) ne s'applique pas aux suppléments aux répertoires.

(7) Lorsque l'émission et l'expiration ou l'annulation d'un tarif ont lieu, toutes deux entre deux révisions consécutives du répertoire des tarifs, ce tarif expiré ou annulé doit figurer dans la révision suivante du répertoire avec la mention qu'il s'agit d'un tarif annulé et que l'inscription en est faite pour mémoire seulement.

(8) Les transporteurs aériens qui publient et déposent sous des séries distinctes leurs tarifs-passagers et leurs tarifs-marchandises peuvent réunir en une seule publication leurs répertoires de tarifs-passagers et de tarifs-marchandises. Ce répertoire unique comprendra deux parties distinctes: une pour les tarifs-passagers, et l'autre pour les tarifs-marchandises. Il sera numéroté dans les deux séries CCT(A) (passagers et marchandises) du transporteur aérien et un exemplaire en sera déposé, accompagné d'un avis de dépôt distinct, pour chacune des deux séries.

Tarifs communs

139. (1) Tous les tarifs communs applicables aux marchandises transportées sans être retenues aux points d'échange, doivent mentionner que les taux communs de ces tarifs comprennent, s'il en est, les frais du transbordement effectué, au point d'échange, de l'aéronef d'un transporteur aérien à celui d'un autre transporteur aérien.

(2) Tous les tarifs communs applicables au transport des passagers et des bagages doivent indiquer si les frais du transbordement effectué, aux points d'échange, de l'aéronef d'un transporteur aérien à celui d'un autre transporteur aérien, sont compris ou non dans les taux communs de ces tarifs. Si le service de transbordement est effectué par un transporteur aérien qui en établit et perçoit lui-même les frais, ces frais doivent être publiés dans une pièce tarifaire appropriée.

(3) Tous les tarifs communs doivent indiquer et définir clairement les itinéraires auxquels s'appliquent les taux qui y sont publiés.

(4) Les itinéraires doivent être publiés soit dans le tarif des taux, soit dans un tarif distinct appelé «Indicateur des itinéraires». Dans le cas d'un tarif distinct, le tarif des taux doit y référer explicitement en donnant le numéro CCT(A).

(5) Lorsqu'un indicateur des itinéraires est publié, il doit être déposé sous un numéro CCT(A) par le transporteur aérien ou l'agent émetteur.

(6) Les indicateurs d'itinéraires doivent porter sur la page-titre la note suivante:

"The routes provided herein may be used only in connection with tolls made subject hereto by specific CTC(A) reference to this guide in tariffs containing such tolls. The use of this guide in connection with any tariff is restricted to the air carriers and to the application provided in such tariff."

(7) Where a tariff containing both local and joint tolls is issued, the tariff shall indicate whether local tolls to or from common places are not to apply to services over joint routes.

Concurrences

140. (1) Subject to subsections 139(2) and (4), intermediate and terminating air carriers subject to the Committee's jurisdiction that participate in joint tariffs of air carriers or agents shall notify the Committee of their concurrence in a joint tariff by filing a concurrence as follows:

(*a*) where a concurrence is to be in a specific tariff of an issuing air carrier or agent, the form set out in Schedule III shall be used, which form shall

(i) be numbered consecutively in series with the prefix"CTC(A)SC",

(ii) refer to the tariff being concurred in, and

(iii) be cancelled with the cancellation of the tariff to which it relates unless sooner cancelled or revoked;

(*b*) where a concurrence is to be limited in scope, for example, with regard to places, routings or tolls described in one or more tariffs of an issuing air carrier or agent, the form set out in Schedule IV shall be used, which form shall

(i) be numbered consecutively in series with the prefix "CTC(A)LC",

(ii) indicate the subject of the limitation,

(iii) refer to the tariffs being concurred in, and

(iv) remain in effect until cancelled or revoked; or

(*c*) where a concurrence is to be in all tariffs of an issuing air carrier or agent the form set out in Schedule V shall be used, which form shall

(i) be numbered consecutively in series with the prefix "CTC(A)GC",

(ii) refer to all tariffs being concurred in, and

(iii) remain in effect until cancelled or revoked.

(2) Every concurrence shall be prepared in a loose leaf form on paper measuring 8 1/2 inches wide by 11 inches long, commonly known as International Standard A4 size paper, plainly typewritten, printed or reproduced other than by carbon copy on durable paper.

(3) Every concurrence shall show

«Les itinéraires définis dans le présent indicateur ne peuvent être utilisés qu'en rapport avec les taux qui y sont assujettis en vertu d'un renvoi CCT(A) à cet indicateur, contenu dans les tarifs qui renferment ces taux. Le présent indicateur ne s'applique, relativement à un tarif quelconque, qu'aux transporteurs aériens et aux cas d'application prévus par ledit tarif.»

(7) Lorsqu'un tarif renferme à la fois des taux simples et des taux communs, et que l'on n'a pas l'intention d'appliquer via les itinéraires communs les taux simples pour des vols à destination ou en provenance de points communs, ce fait doit être indiqué clairement dans le tarif.

Adhésions

140. (1) Sous réserve des paragraphes 139(2) et (4), les transporteurs aériens intermédiaires et terminaux relevant du Comité et participant aux tarifs communs de transporteurs aériens ou d'agents doivent aviser le Comité de leur adhésion à ces tarifs communs en déposant une formule d'adhésion appropriée dans la forme prescrite ci-après:

a) lorsqu'une adhésion doit se trouver dans un tarif donné d'un transporteur aérien ou agent émetteur, on devra utiliser la formule indiquée à l'annexe III, cette formule devant

(i) être numérotée par ordre de série et être précédée de l'abréviation «CCT(A)SC»,

(ii) se rapporter au tarif faisant l'objet de l'adhésion, et

(iii) être annulée par l'annulation du tarif auquel elle se rapporte, à moins d'avoir été annulée ou révoquée antérieurement;

b) lorsqu'une adhésion s'applique à un domaine limité, par exemple pour ce qui concerne les places, les itinéraires ou les taux décrits dans un ou plusieurs tarifs d'un transporteur aérien ou agent émetteur, on devra utiliser la formule indiquée dans l'annexe IV, cette formule devant

(i) être numérotée par série et être précédée de l'abréviation «CCT(A)LC»,

(ii) indiquer le domaine de limitation,

(iii) se rapporter aux tarifs faisant l'objet de l'adhésion, et

(iv) demeurer en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit annulée ou révoquée; ou

c) lorsque l'adhésion doit se trouver dans tous les tarifs d'un transporteur aérien ou agent émetteur, on devra utiliser la formule indiquée dans l'annexe V, cette formule devant

(i) être numérotée dans l'ordre dans la série et être précédée de l'abréviation «CCT(A)GC»,

(ii) se rapporter à tous les tarifs faisant l'objet de l'adhésion, et

(iii) demeurer en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit annulée ou révoquée.

(2) Chaque formule d'adhésion doit être préparée sous forme de feuille détachée, sur du papier mesurant 8 1/2 pouces de largeur sur 11 pouces de longueur (International Standard A4), être dactylographiée, imprimée ou reproduite lisiblement sur du papier de bonne qualité (les copies au carbone ne sont pas acceptées).

(3) Chaque formule d'adhésion doit indiquer

(*a*) the class of service to which it applies by inserting "Passenger", "Goods", or "Passenger and Goods" beneath the serial number; and

(*b*) a notation that the duplicate has been forwarded to the air carrier or agent in whose favour it is executed.

(4) Every concurrence shall be forwarded to the Secretary, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission, Ottawa, Canada K1A 0N9, by the issuing air carrier directly or the agent in whose tariff the carrier is concurring.

(5) Except as otherwise provided in these Regulations, every tariff concurred in by a specific, limited or general concurrence shall show reference to the serial number and prefix against the name of the concurring air carrier in the tariff.

(6) Every tariff issued pursuant to a limited or a specific concurrence shall conform to the terms of that concurrence.

(7) A concurrence may be cancelled by substituting a new concurrence cancelling the effective concurrence or by notice of revocation.

(8) No concurrence shall be revoked on less than 60 days notice following the date of receipt thereof by the Committee and a copy thereof shall be served upon the air carrier issuing the tariff.

(9) Every notice of revocation shall be prepared in the form set out in Schedule VI and give the reasons therefor.

(10) Where a concurrence is to continue in effect any tariff issued under a general or limited concurrence that is to be revoked, a specific concurrence in the tariff to be revoked shall be filed with the Committee by the concurring air carrier prior to the effective date of the revocation.

(11) Where a concurrence is revoked, and the revocation is not disallowed by the Committee, a revision of every tariff affected by the revocation shall be filed with the Committee to become effective upon statutory notice but not later than the effective date of the revocation.

(12) Where a tariff is not revised in accordance with subsection (11), the tolls in the tariff remain applicable and the air carrier having revoked its concurrence is thereafter entitled to receive its local tolls and where the tariff is published by an air carrier, that air carrier will be held liable to the carrier who revoked the concurrence for the difference between the charges in the unamended tariff and those that would have existed had the tariff been amended in accordance with revocation of concurrence and, where the tariff was issued by an agent, the other air carriers constituting the through joint route will be held responsible for such difference in charges.

(13) Where a tariff of an air carrier or agent not subject to the jurisdiction of the Committee is filed with the Committee and a non-concurring air carrier participates therein, the said tariff shall be deemed to be legally effective and the tolls, regulations and provisions therein properly applicable unless the non-concurring air carrier has applied for and received an order from the Committee disallowing the tariff.

a) la classe de service à laquelle elle s'applique, par l'insertion des mots «passagers», «marchandises» ou «passagers et marchandises», au-dessous du numéro de série; et

b) qu'une copie a été envoyée à l'agent ou au transporteur aérien en faveur de laquelle elle est établie.

(4) Chaque formule d'adhésion doit être adressée au Secrétaire, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports, Ottawa, Canada K1A 0N9, directement par le transporteur aérien émetteur, ou par l'agent au tarif duquel adhère le transporteur aérien.

(5) Sauf dispositions contraires du présent règlement, chaque tarif faisant l'objet d'une adhésion spécifique, limitée ou générale, doit indiquer le numéro de série et l'abréviation en regard du nom du transporteur aérien adhérant.

(6) Chaque tarif publié par suite d'une adhésion limitée ou d'une adhésion spécifique doit être conforme aux clauses de cette adhésion.

(7) Une adhésion peut être annulée par la substitution d'une nouvelle adhésion qui annule l'adhésion en vigueur ou par un avis de révocation.

(8) Aucune adhésion ne doit être révoquée sans un préavis d'au moins 60 jours à compter de la date à laquelle le Comité reçoit cette révocation et une copie de cette dernière doit être délivrée au transporteur aérien émetteur du tarif.

(9) Chaque avis de révocation devra être préparé suivant la formule indiquée à l'annexe VI, en indiquant les raisons.

(10) Si l'on désire maintenir en vigueur un tarif publié par suite d'une adhésion générale ou limitée qui doit être révoquée, une formule d'adhésion spécifique doit être déposée à cet effet, auprès du Comité, par le transporteur aérien adhérent, avant la date d'entrée en vigueur de la révocation.

(11) Lorsqu'une adhésion est révoquée et que cette révocation n'est pas rejetée par le Comité, une révision de chaque tarif visé par la révocation doit être déposée auprès du Comité de façon à entrer en vigueur après l'avis réglementaire, au plus tard à la date d'application de la révocation.

(12) Lorsqu'un tarif n'est pas révisé conformément aux prescriptions du paragraphe (11), les taux du tarif demeurent en vigueur et le transporteur aérien qui a révoqué son adhésion a par la suite le droit de recevoir ses taux simples. S'il s'agit d'un tarif publié par un transporteur aérien, ce transporteur aérien est responsable vis-à-vis du transporteur aérien qui a révoqué l'adhésion, de la différence entre les taux que renferme le tarif non modifié et ceux qui auraient existé si le tarif avait été modifié conformément à la révocation de l'adhésion. Dans le cas d'un tarif publié par un agent, les autres transporteurs aériens dont les lignes constituent l'itinéraire commun d'entier parcours sont responsables de la différence entre ces taux.

(13) Lorsqu'un tarif d'un transporteur aérien ou d'un agent, ne relevant pas du Comité, est déposé auprès du Comité et qu'un transporteur aérien non adhérent y participe, ledit tarif est considéré comme étant légalement en vigueur, et les taux, règlements et dispositions y étant contenus sont considérés comme réellement applicables, à moins que le transporteur

(14) Where two or more agents each file the same joint tariff, an exchange of concurrences is not required between each group of air carriers for whom each agent acts as attorney.

(15) Where an air carrier issues a joint tariff applying between places it is authorized to serve and places that other air carriers are authorized to serve, it may omit reference to its own concurrence in the joint tariff, but shall show reference to the power of attorney and concurrence numbers of the other air carriers.

(16) Where an issuing air carrier publishes a tariff applying from places of another originating air carrier under authority of a power of attorney from the latter, and the tariff applies TO or VIA the places of the issuing air carrier, a reference in the issuing air carrier's tariff to its concurrence in the tariff of that other originating air carrier is not required.

Powers of Attorney

141. (1) Where an issuing air carrier desires to issue tariffs through an agent, it may do so by filing a power of attorney in the form set out in Schedule VII, and the power of attorney shall also appoint an alternate agent.

(2) Where an issuing air carrier desires to issue tariffs through another air carrier or a corporation that is not an air carrier, it may do so by filing a power of attorney in the form set out in Schedule VIII.

(3) Every power of attorney shall be prepared in loose leaf form on paper measuring 8 1/2 inches wide by 11 inches long, commonly known as International Standard A4 size paper, plainly typewritten, printed or reproduced other than by carbon copy on durable paper.

(4) Every power of attorney shall

(*a*) be numbered consecutively in series with the prefix "CTC(A) PA" giving an explanation should any error occur in the numbering,

(*b*) show the class of service to which it applies by inserting "Passenger", "Goods" or "Passenger and Goods" beneath the number, and

(*c*) be in effect until cancelled or revoked.

(5) Every power of attorney shall be forwarded to the Secretary, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission, Ottawa, Canada K1A 0N9, and shall contain a notation that the duplicate thereof has been forwarded to the agent so appointed, and where an acknowledgement is required from the Committee, a copy may be submitted for that purpose stamped with the date of receipt and returned to the issuing air carrier.

aérien non adhérent n'ait demandé et reçu une ordonnance du Comité rejetant ledit tarif.

(14) Lorsque plusieurs agents déposent chacun le même tarif commun, il n'est pas nécessaire qu'un échange de formules d'adhésion ait lieu entre chaque groupe de transporteurs aériens pour lesquels chaque agent agit comme mandataire.

(15) Lorsqu'un transporteur aérien publie un tarif commun qui s'applique entre des points qu'il est autorisé à desservir et des points que d'autres transporteurs aériens sont autorisés à desservir, il peut omettre la mention de sa propre adhésion à ce tarif commun, mais il doit mentionner les numéros des procurations et des formules d'adhésions des autres transporteurs aériens en cause.

(16) Lorsqu'un transporteur aérien émetteur, en vertu d'une procuration écrite, publie un tarif applicable à partir de points desservis par un autre transporteur aérien initial et que ce tarif s'applique aux déplacements VERS ou VIA les points desservis par lui, il n'est pas nécessaire, dans ce tarif, que mention soit faite de l'adhésion du transporteur aérien émetteur au tarif de ce transporteur aérien initial.

Procurations écrites

141. (1) Lorsqu'un transporteur aérien émetteur désire publier des tarifs par l'intermédiaire d'un agent, il peut le faire en déposant une procuration écrite établie en la forme indiquée à l'annexe VII et dans laquelle il doit aussi désigner un autre agent.

(2) Lorsqu'un transporteur aérien émetteur désire publier des tarifs par l'intermédiaire d'un autre transporteur aérien ou d'un organisme qui n'est pas un transporteur aérien, il peut le faire en remplissant une procuration écrite établie en la forme indiquée à l'annexe VIII.

(3) Chaque procuration écrite doit être préparée sous forme de feuille détachée, sur du papier mesurant 8 1/2 pouces de largeur sur 11 pouces de longueur (International Standard A4), être dactylographiée, imprimée ou reproduite lisiblement sur du papier de bonne qualité (les copies au carbone ne sont pas acceptées).

(4) Chaque procuration écrite doit

a) être numérotée dans la série et précédée de l'abréviation «CCT(A) PA», en fournissant une explication si une erreur venait à se produire dans le numérotage;

b) indiquer la classe de service à laquelle elle s'applique par l'insertion des mots «passagers», «marchandises» ou «passagers et marchandises» au-dessous du numéro; et

c) demeurer en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit annulée ou révoquée.

(5) Chaque procuration écrite doit être adressée au Secrétaire, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports, Ottawa, Canada, K1A 0N9, et il doit y être indiqué qu'une copie a été envoyée à l'agent désigné. Lorsque le Comité exige un accusé de réception, une copie peut être soumise à cette fin, porter le cachet de la date de réception et être retournée au transporteur aérien émetteur.

(6) Where two or more air carriers appoint the same agent, separate powers of attorney are required from each appointing air carrier.

(7) Powers of attorney issued to two or more agents or air carriers shall not result in the publication of duplicate or conflicting tariffs.

(8) Where a power of attorney is cancelled, either by substituting a new document specifically cancelling the effective document or by formal notice of revocation in the form set out in Schedule IX, the substitution or revocation shall be received by the Committee at least 60 days before its coming into effect and will not become effective until that period of time has elapsed.

(9) A substitution or revocation of a power of attorney that has not been acted upon by an agent at the effective date thereof shall not be deemed to have become effective unless the air carrier concerned has applied to and received from the Committee an order disallowing the tariff filed pursuant to such cancelled power of attorney.

(10) Every agent's tariff shall show the names of the air carriers for whom the agent acts with the serial number of the power of attorney authorizing the agent to issue and file tariffs for the carrier.

(11) Every agent's tariff, applicable jointly between or from places that air carriers are authorized to serve, which air carriers have appointed separate agents, shall be filed by each agent in its own CTC(A) series unless all such air carriers appoint the same agent.

Transfer of Operating Control

142. (1) Where an air carrier (in this section called an "adopted carrier") changes its name or transfers its operating control to another air carrier (hereinafter called an "adopting carrier"), the adopting carrier shall

(*a*) file with the Committee an adoption notice, numbered in its CTC(A) series, reading as follows:

"(the corporate name of the adopting carrier) hereby adopts, ratifies, and makes its own in every respect as if the same had been originally filed and posted by it, all tariffs, concurrences, divisions, or other instruments whatever, including supplements or amendments filed with the Canadian Transport Commission by, or heretofore adopted by, (the corporate name of the adopted carrier) prior to (date),";

(*b*) file a power of attorney if the agent of the adopted carrier or a new agent is being appointed;

(*c*) amend every tariff affected by the adoption notice, as follows:

"Effective (date shown in adoption notice) this tariff (or as amended) became the tariff (the corporate name of adopting carrier) by its adoption notice CTC(A) No.....";

and

(*d*) where the tariff to be amended is in book form, make an amendment by filing a supplement in the regular manner containing only the information relating to the adoption notice, or where the tariff to be amended is in loose leaf

(6) Lorsque plusieurs transporteurs aériens désignent le même agent, des procurations écrites distinctes sont exigées de chacun de ces transporteurs aériens.

(7) Les procurations écrites délivrées à plusieurs agents ou transporteurs aériens ne devront pas entraîner la publication de tarifs en double ou contraires.

(8) Lorsqu'une procuration écrite est annulée, soit par la substitution d'un nouveau document qui annule explicitement le document jusque-là en vigueur, soit par un avis de révocation établi en la forme indiquée à l'annexe IX, le nouveau document ou l'avis de révocation doit parvenir au Comité au moins 60 jours avant la date de son entrée en vigueur, et il ne prendra pas effet avant l'expiration de cette période.

(9) Une substitution ou une révocation de procuration dont l'agent n'a pas tenu compte à la date de son entrée en vigueur, n'est pas censée être entrée en vigueur, à moins que le transporteur aérien n'ait demandé au Comité et n'en ait reçu une ordonnance rejetant le tarif déposé à la suite de l'annulation de la procuration.

(10) Les agents doivent donner dans leurs tarifs les noms des transporteurs aériens pour lesquels ils agissent, ainsi que le numéro de série de la procuration écrite qui les autorise à publier et à déposer les tarifs pour le transporteur aérien.

(11) Les tarifs d'agents, lorsqu'ils s'appliquent en commun entre des points ou à partir de points que sont autorisés à desservir des transporteurs aériens ayant chacun leur agent, doivent être déposés par chacun des agents dans sa propre série CCT(A), à moins que tous ces transporteurs aériens ne désignent le même agent.

Transfert du contrôle de l'exploitation

142. (1) Lorsqu'un transporteur aérien (appelé «transporteur adopté» dans le présent article) change de nom ou transfère le contrôle de son exploitation à un autre transporteur aérien (ci-après désigné «transporteur adoptant»), le transporteur adoptant doit

a) déposer auprès du Comité un avis d'adoption numéroté dans sa série CCT(A) et rédigé comme suit:

«Par les présentes, (raison sociale du transporteur adoptant) adopte, ratifie et fait siens à tous égards, comme s'il les avait lui-même déposés et affichés à l'origine, tous les tarifs, adhésions, répartitions et tous autres documents, y compris leurs suppléments et leurs modifications, déposés auprès de la Commission canadienne des transports ou jusqu'ici adoptés par (raison sociale du transporteur adopté) avant le (date)»;

b) déposer une procuration écrite si l'agent du transporteur adopté ou un nouvel agent est désigné;

c) modifier chaque tarif visé par l'avis d'adoption, comme suit:

«Le (date indiquée dans l'avis d'adoption), le présent tarif, ou tarif modifié, est devenu le tarif de (raison sociale du transporteur adoptant), conformément à son avis d'adoption CCT(A) n° .....»; et

d) lorsque le tarif à modifier a été publié en reliure, la modification doit être effectuée au moyen d'un supplément déposé de la manière ordinaire et ne comportant que les

form, insert the adoption notice on a page of the tariff that remains in effect until the tariff is cancelled or amended in such manner as to remove every reference therein to the adopted carrier.

(2) Every supplement to a tariff of an adopted carrier issued by an adopting carrier subsequent to the supplement referred to in paragraph (1)(*d*) shall

(*a*) contain the name of the air carrier;

(*b*) be numbered consecutively following the number of the adoption supplement; and

(*c*) use the CTC(A) number of the adopted carrier's series adopting that air carrier's name or initials for example:—"Supplement No. 3 to CTC(A) No. 5 (XYZ series)".

(3) Every tariff issued by other air carriers or agents in which the adopted carrier is named as a participant shall be amended to substitute the adopting carrier in the first supplement, or revised page issued by such other air carriers or agents after the adoption has come into effect, which shall contain the following provision:

"(the corporate name of adopting carrier) by its adoption notice CTC(A) No..... has taken over the tariffs of (the corporate name of adopted carrier) and is hereby substituted for the adopted carrier wherever it appears in this tariff, effective (date of adoption)."

(4) Where a loose leaf tariff is amended as provided in subsection (3), the substitution clause shall remain in effect until the tariff is cancelled, or until all necessary amendments to the tariff have been effected to remove all references to the adopted carrier.

(5) Powers of attorney and concurrences adopted by the adopting carrier shall be replaced within 120 days by new powers of attorney and concurrences of the adopting carrier, upon which documents reference shall be made to the cancellation of the documents of the adopted carrier.

(6) Subsection 129(1) does not apply to supplements referred to in paragraph (1)(*d*).

Filing and Posting of Tariffs

143. (1) Every air carrier shall, immediately upon filing a tariff and thereafter until the tariff is cancelled,

(*a*) post and keep available for public inspection at its office and in every place where it receives goods for carriage or sells passenger tickets a true copy of every effective tariff in which the air carrier participates that applies to the commercial air service offered at that place; and

(*b*) post a notice in every one of its offices in a prominent location

renseignements relatifs à l'avis d'adoption, ou lorsque le tarif à modifier se trouve sous forme de feuillets mobiles, insérer l'avis d'adoption dans une page du tarif qui demeure en vigueur jusqu'à ce que le tarif soit annulé ou modifié de façon à faire disparaître du tarif toute mention du transporteur adopté.

(2) Tout supplément à un tarif d'un transporteur adopté, que publie un transporteur adoptant ultérieurement au supplément indiqué à l'alinéa (1)*d*) doit:

a) contenir le nom du transporteur aérien;

b) être numéroté dans l'ordre à partir du numéro qui suit celui du supplément d'adoption; et

c) utiliser le numéro CCT(A) de la série du transporteur adopté, en adoptant le nom ou les initiales de ce transporteur aérien, par exemple:—«Supplément nº 3 au tarif CCT(A) nº 5 (série XYZ)».

(3) Tout tarif publié par d'autres transporteurs aériens ou agents et dans lequel le transporteur adopté est indiqué comme participant doit être modifié de façon à remplacer le nom de ce dernier par celui du transporteur adoptant dans le premier supplément ou la page révisée qu'ont publiés les autres transporteurs aériens ou agents après l'entrée en vigueur de l'adoption, le tarif modifié devant contenir la clause suivante:

«(Raison sociale du transporteur adoptant), par son avis d'adoption CCT(A) nº....., a pris à sa charge le tarif de (raison sociale du transporteur adopté). En conséquence le nom du transporteur adoptant est par les présentes substitué à celui du transporteur adopté chaque fois que celui-ci apparaît dans le présent tarif, à compter de (date de l'adoption).»

(4) Lorsqu'un tarif à feuillets mobiles est modifié comme il est indiqué au paragraphe (3), la clause de substitution demeure en vigueur jusqu'à ce que le tarif soit annulé ou jusqu'à ce que les modifications nécessaires aient été apportées au tarif, de façon à faire disparaître toute mention du transporteur adopté.

(5) Les procurations écrites et les adhésions adoptées par le transporteur adoptant doivent être remplacées dans un délai de 120 jours par de nouvelles procurations écrites et adhésions émanant du transporteur adoptant, dans lesquelles il doit être fait mention de l'annulation des documents du transporteur adopté.

(6) Le paragraphe 129(1) ne s'applique pas aux suppléments auxquels il est fait allusion à l'alinéa (1)(*d*).

Dépôt et affichage des tarifs

143. (1) Tout transporteur aérien doit, immédiatement après avoir déposé un tarif, et jusqu'à ce que le tarif soit annulé,

a) afficher et tenir à la disposition du public pour consultation, à chaque point où il reçoit des marchandises à transporter, ou à chaque bureau où sont vendus les billets de passagers, une copie conforme de tout tarif en vigueur auquel le transporteur aérien participe et qui s'applique au service aérien commercial offert en ce point; et

b) afficher dans chacun de ses bureaux et bien en évidence un avis

(i) directing attention to the place where the tariffs are kept on file, and

(ii) indicating the business hours during which the tariffs may be inspected by members of the public.

(2) Every air carrier shall, for a period of five years from the date of cancellation, maintain at its principal or general office a complete record of all tariffs issued by it, including the tariffs in which it concurs.

144. Where, in respect of a question relating to tariffs, no provision can be found in these Regulations to fit a particular set of circumstances, an air carrier may apply in writing for direction.

(i) faisant connaître l'endroit où les tarifs sont conservés, et

(ii) indiquant les heures de bureau durant lesquelles le public peut consulter ces tarifs.

(2) Tout transporteur aérien doit, pour une période de cinq ans à compter de la date d'annulation, conserver à son bureau principal ou central, un dossier complet de tous les tarifs qu'il a publiés, y compris les tarifs auxquels il a donné son adhésion.

144. En ce qui concerne les tarifs, lorsqu'il n'existe dans le présent règlement aucune disposition applicable, à un cas particulier, un transporteur aérien peut demander des directives par écrit.

PART VIII

ACCOUNTS, RECORDS AND RETURNS

145. In this Part,

"computing device" means any data processing system used with the concurrence of, and in the manner directed by, the Committee in order to file the information requested in a form; (*ordinateur*)

"flying revenues" means all revenues derived from flying activities in the performance of the commercial air services authorized by the Committee to be performed; (*recettes de vol*)

"foreign charter air carrier" means a foreign international air carrier classified as Class 9-4 or a foreign international air carrier operating charter flights in or out of Canada under a permit issued by the Committee; (*transporteur affréteur étranger*)

"foreign contract air carrier" means a foreign international air carrier classified as Class 9-5; (*transporteur contractuel étranger international*)

"foreign non-scheduled unit toll air carrier" means a foreign international air carrier classified as Class 9-2 or Class 9-3; (*transporteur aérien étranger international à horaire régulier et à taux unitaires*)

"foreign scheduled air carrier" means a foreign international air carrier classified as Class 8; (*transporteur aérien étranger à horaire fixe*)

"Level I carrier" means Air Canada or Canadian Pacific Air Lines Limited carrying on business under the firm name and style of CP Air; (*transporteur de niveau I*)

"Level II carrier" means Pacific Western Airlines Limited, Transair Limited, Nordair Ltd.—Nordair Ltée, Quebecair or Eastern Provincial Airways (1963) Limited; (*transporteur de niveau II*)

"Level III carrier" means a Canadian air carrier that

(*a*) is not a Level I, II or VI carrier, and

(*b*) in the two years immediately preceding the year for which a report is made pursuant to this Part

(i) had gross annual revenues derived from air transportation of at least $500,000, including unit toll and charter and contract revenues, but not including specialty flying revenues, or

PARTIE VIII

COMPTES, DOSSIERS ET RAPPORTS

145. Dans la présente partie,

«année» signifie une année civile et comprend une année partielle; (*year*)

«ordinateur» signifie tout système de traitement de données employé avec l'accord du Comité et de la manière indiquée par lui, en vue de classer les renseignements demandés dans une formule; (*computing device*)

«recettes de vol» désigne toutes les recettes provenant de l'exploitation de vols dans le cadre des services aériens commerciaux autorisés par le Comité; (*flying revenues*)

«transporteur aérien étranger à horaire fixe» désigne un transporteur aérien étranger international qui est classé dans la classe 8; (*foreign scheduled air carrier*)

«transporteur aérien étranger international à horaire régulier et à taux unitaires» désigne un transporteur aérien étranger qui est classé dans les classes 9-2 ou 9-3; (*foreign-non scheduled unit toll air carrier*)

«transporteur contractuel étranger international» désigne un transporteur aérien étranger qui est classé dans la classe 9-5; (*foreign contract air carrier*)

«transporteur de niveau I» désigne soit Air Canada, soit la Canadian Pacific Air Lines Limited qui fait affaire sous le nom de CP Air; (*Level I carrier*)

«transporteur de niveau II» désigne l'un des transporteurs suivants: Pacific Western Airlines Limited, Transair Limited—Nordair Ltd., Nordair Ltée, Québecair, Eastern Provincial Airways (1963) Limited: (*Level II carrier*)

«transporteur de niveau III» désigne un transporteur aérien canadien

a) qui n'est pas un transporteur des niveaux I, II ou VI, et

b) qui, dans les deux années précédant immédiatement l'année pour laquelle il a présenté un rapport conformément aux dispositions de la présente partie,

(i) avait des recettes annuelles brutes provenant du transport aérien d'au moins $500,000 y compris les vols à taux unitaires, affrétés et contractuels, mais à l'exclusion des vols en services spécialisés, ou

(ii) avait, dans la catégorie des vols à taux unitaires, des recettes annuelles brutes d'au moins $150,000; (*Level III carrier*)

(ii) had gross annual unit toll revenues of at least $150,000; (*transporteur de niveau III*)

"Level IV carrier" means a Canadian air carrier that

(*a*) is not a Level I, II, III or VI carrier, and

(*b*) had, in the two years immediately preceding the reporting year, annual gross flying revenue of at least $150,000; (*transporteur de niveau IV*)

"Level V carrier" means a Canadian air carrier, other than a Level VI carrier, that had, in the immediately preceding year, gross flying revenues of less than $150,000; (*transporteur de niveau V*)

"Level VI carrier" means a Canadian air carrier classified as Class 6 and known also as a flying club; (*transporteur de niveau VI*)

"quarter" means any period of three months commencing on the first day of January, April, July or October in any year; (*trimestre*)

"year" means a calendar year and includes part of a year. (*année*)

«transporteur de niveau IV» désigne un transporteur aérien canadien

a) qui n'est pas un transporteur des niveaux I, II, III ou VI, et

b) qui, dans les deux années précédant l'année du rapport, a eu des recettes de vol brutes d'au moins $150,000; (*Level IV carrier*)

«transporteur de niveau V» désigne un transporteur aérien canadien autre qu'un transporteur de niveau VI qui a eu, dans l'année immédiatement précédente, des recettes de vol brutes inférieures à $150,000; (*Level V carrier*)

«transporteur de niveau VI» désigne un transporteur aérien canadien, classé dans la classe VI et connu également sous le nom d'«aéro-club»; (*Level VI carrier*)

«transporteur-affréteur étranger» désigne un transporteur aérien étranger international qui est classé dans la classe 9-4 ou un transporteur étranger international qui exploite des vols affrétés en provenance ou à destination du Canada aux termes d'une autorisation délivrée par le Comité; (*foreign charter air carrier*)

«trimestre» désigne toute période de trois mois commençant le premier du mois, en janvier, avril, juillet et octobre d'une année quelconque. (*quarter*)

146. The forms referred to in sections 147 and 148 may be obtained from Aviation Statistics Centre, Congill Building, 275 Slater Street, Ottawa K1A 0N9 and shall contain the information described in Column II of Schedule X opposite the applicable form number set out in Column I of that Schedule.

146. Les formules dont il est question aux articles 147 et 148 peuvent être obtenues en s'adressant au Centre des Statistiques de l'Aviation, Immeuble Congill, 275, rue Slater, Ottawa K1A 0N9. Elles devront contenir les renseignements demandés à la colonne II de l'annexe X vis-à-vis du numéro de formule applicable, tel qu'il apparaît à la colonne I de cette annexe.

147. (1) Subject to section 148,

(*a*) every Level I carrier shall complete and file with the Committee

(i) forms 1, 3, 4, 5, 11 and 35, in respect of each month in which it is such a carrier and within 30 days after the end of each such month,

(ii) form 6, in respect of each quarter in which it is such a carrier and within 7 days after the end of the period selected for such air carrier in each such quarter,

(iii) forms 12, 13A and 16, in respect of each first half of a year in which it is such a carrier and within 45 days after the end of each such first half of a year,

(iv) forms 3, 10A, 11, 12, 13A, 14A, 15 and 16, in respect of each year in which it is such a carrier and within 90 days after the end of each such year, and

(v) form 32, in respect of each week in which it is such a carrier and within 7 days after the end of each such week;

(*b*) every Level II carrier shall complete and file with the Committee

(i) forms 1, 3, 4, 5, 11 and 35, in respect of each month in which it is such a carrier and within 30 days after the end of each such month,

(ii) form 6, in respect of each quarter in which it is such a carrier and within 7 days after the end of the period selected for such carriers in each such quarter,

147. (1) Sous réserve de l'article 148,

a) tout transporteur de niveau I doit remplir et faire parvenir au Comité

(i) les formules 1, 3, 4, 5, 11 et 35 pour chaque mois d'exploitation à ce niveau, dans les 30 jours qui suivent la fin de chaque mois,

(ii) la formule 6, pour chaque trimestre d'exploitation à ce niveau, dans les 7 jours qui suivent la fin de la période choisie pour ces transporteurs dans chaque trimestre,

(iii) les formules 12, 13A et 16, pour chaque premier semestre d'une année d'exploitation à ce niveau, dans les 45 jours qui suivent la fin de chacun de ces semestres,

(iv) les formules 3, 10A, 11, 12, 13A, 14A, 15 et 16, pour chaque année d'exploitation à ce niveau, dans les 90 jours qui suivent la fin de chacune de ces années, et

(v) la formule 32 pour chaque semaine d'exploitation à ce niveau, dans les 7 jours qui suivent la fin de chaque semaine;

b) tout transporteur de niveau II doit remplir et faire parvenir au Comité

(i) les formules 1, 3, 4, 5, 11 et 35 pour chaque mois d'exploitation à ce niveau, dans les 30 jours qui suivent la fin de chaque mois,

(ii) la formule 6, pour chaque trimestre d'exploitation à ce niveau, dans les 7 jours suivant la fin de la période choisie pour ces transporteurs dans chaque trimestre,

(iii) forms 12, 13A and 16, in respect of each first half of a year in which it is such a carrier and within 45 days after the end of each such first half of a year,

(iv) forms 3, 10A, 11, 12, 13A, 14A, 15 and 16, in respect of each year in which it is such a carrier and within 90 days after the end of each such year,

(v) form 32, in respect of each week in which it is such a carrier and within 7 days after the end of each such week, and

(vi) form 41, in respect of each quarter in which it is such a carrier and within 30 days after the end of each such quarter;

(*c*) every Level III carrier shall complete and file with the Committee

(i) forms 1, 3, 4, 5, 11 and 37, in respect of each month in which it is such a carrier and within 45 days after the end of each such month,

(ii) form 30, in respect of each month in which it is such a carrier and within 30 days after the end of each such month,

(iii) form 35, in respect of each month or quarter in which it is such a carrier and within 30 days after the end of each such month or quarter,

(iv) form 6, in respect of each quarter in which it is such a carrier and within 7 days after the end of the period selected for such carriers in each such quarter,

(v) forms 12 and 13B, in respect of each first half of a year in which it is such a carrier and within 45 days after the end of each such first half of a year,

(vi) forms 10A, 11, 12, 13B, 14A and 15, in respect of each year in which it is such a carrier and within 90 days after the end of each year, and

(vii) form 31, in respect of each selected day in which it is such a carrier and within 7 days after the end of each such selected day;

(*d*) every Level IV carrier shall complete and file with the Committee

(i) forms 1, 3, 4, 5, 11 and 37, in respect of each month in which it is such a carrier and within 45 days after the end of each such month,

(ii) form 6, in respect of each quarter in which it is such a carrier and within 7 days after the period selected for such carriers in each such quarter,

(iii) form 13C, in respect of each first half of a year in which it is such a carrier and within 45 days after the end of each such first half of a year, and

(iv) forms 10B, 11, 13C, 14B and 15, in respect of each year in which it is such a carrier and within 90 days after the end of each such year;

(*e*) every Level V carrier shall complete and file with the Committee

(i) form 6, in respect of each quarter in which it is such a carrier and within 7 days after the end of the period selected for such carriers in each such quarter,

(iii) les formules 12, 13A et 16 pour le premier semestre de chaque année d'exploitation à ce niveau, dans les 45 jours suivant la fin de chacun de ces semestres,

(iv) les formules 3, 10A, 11, 12, 13A, 14A, 15 et 16, pour chaque année d'exploitation à ce niveau, dans les 90 jours suivant la fin de chacune de ces années,

(v) la formule 32 pour chaque semaine d'exploitation à ce niveau, dans les 7 jours qui suivent la fin de chaque semaine, et

(vi) la formule 41, pour chaque trimestre d'exploitation à ce niveau, dans les 30 jours suivant la fin de chacun de ces trimestres;

c) tout transporteur de niveau III doit remplir et faire parvenir au Comité

(i) les formules 1, 3, 4, 5, 11 et 37, pour chaque mois d'exploitation à ce niveau, dans les 45 jours suivant la fin de chacun de ces mois,

(ii) la formule 30, pour chaque mois d'exploitation à ce niveau, dans les 30 jours suivant la fin de chacun de ces mois,

(iii) la formule 35, pour chaque mois ou trimestre d'exploitation à ce niveau, dans les 30 jours suivant la fin de chacun de ces mois ou trimestres,

(iv) la formule 6, pour chaque trimestre d'exploitation à ce niveau, dans les 7 jours suivant la fin de la période choisie pour ces transporteurs dans chaque trimestre,

(v) les formules 12 et 13B, pour le premier semestre de chaque année d'exploitation à ce niveau, dans les 45 jours suivant la fin de chacun de ces trimestres,

(vi) les formules 10A, 11, 12, 13B, 14A et 15, pour chaque année d'exploitation à ce niveau, dans les 90 jours suivant la fin de chacune de ces années, et

(vii) la formule 31, pour chaque jour choisi d'exploitation à ce niveau, dans les 7 jours suivant chacun de ces jours choisis,

d) tout transporteur de niveau IV doit remplir et faire parvenir au Comité

(i) les formules 1, 3, 4, 5, 11 et 37, pour chaque mois d'exploitation à ce niveau, dans les 45 jours suivant la fin de chacun de ces mois,

(ii) la formule 6, pour chaque trimestre d'exploitation à ce niveau, dans les 7 jours suivant la période choisie pour ces transporteurs durant chacun de ces trimestres,

(iii) la formule 13C, pour le premier semestre de chaque année d'exploitation à ce niveau dans les 45 jours suivant la fin de chacun de ces semestres, et

(iv) les formules 10B, 11, 13C, 14B et 15, pour chaque année d'exploitation à ce niveau, dans les 90 jours suivant la fin de chacune de ces années;

e) tout transporteur de niveau V doit remplir et faire parvenir au Comité

(i) la formule 6, pour chaque trimestre d'exploitation à ce niveau, dans les 7 jours suivant la période choisie pour ces transporteurs aériens durant chacun de ces trimestres,

(ii) forms 1, 3, 4, 5 and 37, in respect of each quarter in which it is such a carrier and within 30 days after the end of such quarter, and

(iii) forms 10C and 11C, in respect of each year in which it is such a carrier and within 90 days after the end of each such year;

(*f*) every Canadian air carrier shall complete and file with the Committee form 33, in respect of each year in which it is such a carrier and within 90 days after the end of each such year;

(*g*) every foreign air carrier holding a Class 8 licence shall complete and file with the Committee form 32, in respect of each week in which it is such a carrier and within 7 days after the end of each such week;

(*h*) every air carrier that performs international charter commercial air services using aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 18,000 pounds shall, in respect of such services, complete and file with the Committee form 40, in respect of each month in which it is an air carrier so authorized and within 10 days after the end of each such month;

(*i*) except as provided in paragraph (*h*), each foreign international air carrier holding a Class 9-2 or 9-3 licence shall complete and file with the Committee form 9, in respect of each year in which it is such a carrier and within 60 days after the end of each such year; and

(*j*) every Canadian air carrier that is not a Level I or Level II carrier but is authorized to operate a Class 1 commercial air service shall complete and file with the Committee form 32 for the Class 1 points served in respect of each week in which it is such a carrier and within 7 days after the end of each such week.

(2) Subject to subsections (3) and (4) and section 148, every Level VI carrier shall complete and file with the Committee

(*a*) form 5, in respect of each month in which it is a flying club and within 45 days after the end of each such month, and

(*b*) form 6, in respect of each quarter in which it is a flying club and within 7 days after the end of the period selected for flying clubs in each such quarter,

and shall file with the Committee a copy of the annual financial statement prepared by the club at its fiscal year end within 90 days after the end of that fiscal year.

(3) No Level VI carrier shall be required to complete and file form 5 with the Committee where such a carrier is a member of the Royal Flying Clubs Association and the information required to be filed in form 5 is completed and filed with the Committee on behalf of the carrier by such Association.

(4) Where a Level VI carrier qualifies as a carrier in another Level, it shall complete and file with the Committee the forms required to be completed and filed, in respect of its operations as an air carrier in such Level.

148. (1) Where, pursuant to paragraph 147(1)(*a*), (*b*), (*c*), (*g*) or (*j*), an air carrier is required to complete and file with

(ii) les formules 1, 3, 4, 5, et 37, pour chaque trimestre d'exploitation à ce niveau, dans les 30 jours suivant la fin de chacun de ces trimestres, et

(iii) les formules 10C et 11C, pour chaque année d'exploitation à ce niveau, dans les 90 jours suivant la fin de chacune de ces années;

f) tout transporteur aérien canadien doit remplir et faire parvenir au Comité la formule 33 pour chaque année d'exploitation comme tel, dans les 90 jours suivant la fin de chacune de ces années;

g) tout transporteur aérien étranger détenteur d'un permis de classe 8 doit remplir et faire parvenir au Comité la formule 32, pour chaque semaine d'exploitation à ce titre, dans les 7 jours suivant chaque semaine;

h) tout transporteur aérien qui assure des services aériens commerciaux internationaux d'affrètement au moyen d'aéronefs dont le poids maximal autorisé au décollage, sur roues, est supérieur à 18,000 livres doit, pour ses services, remplir et déposer auprès du Comité la formule 40 pour chaque mois d'exploitation à titre de transporteur aérien autorisé à cette fin et ce, dans les 10 jours qui suivent la fin de chacun de ces mois;

i) sauf les cas prévus à l'alinéa *h*), tout transporteur aérien étranger international détenteur d'un permis des classes 9-2 ou 9-3 doit remplir et faire parvenir au Comité la formule 9, pour chaque année d'exploitation, dans les 60 jours suivant la fin de ladite année; et

j) tout transporteur aérien canadien qui n'est pas du niveau I ni du niveau II, mais qui est autorisé à exploiter un service aérien commercial de la classe 1, doit remplir et faire parvenir au Comité la formule 32 pour les points desservis de la classe 1 pour chaque semaine d'exploitation à ce titre, dans les 7 jours suivant la fin de chaque semaine.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4) et de l'article 148, tout transporteur de niveau VI doit remplir et faire parvenir au Comité

a) la formule 5, pour chaque mois d'exploitation à titre d'aéro-club, dans les 45 jours suivant la fin de chacun de ces mois, et

b) la formule 6, pour chaque trimestre d'exploitation à titre d'aéro-club, dans les 7 jours suivant la fin de la période choisie pour les aéro-clubs durant chacun de ces trimestres,

et doit faire parvenir au Comité une copie du bilan annuel, préparé par l'aréo-club à la fin de son année financière, dans les 90 jours suivant la fin de chaque année financière.

(3) Nul transporteur de niveau VI n'est tenu de remplir et de faire parvenir au Comité la formule 5, lorsque ce transporteur est membre de la Royal Flying Clubs Association et que l'information nécessaire pour remplir la formule 5 est complétée et envoyée par cette association pour le compte du transporteur aérien.

(4) Lorsqu'un transporteur de niveau VI est aussi un transporteur aérien d'un autre niveau, il doit remplir et faire parvenir au Comité les formules requises pour son activité en tant que transporteur aérien à cet autre niveau.

148. (1) Lorsque, conformément aux alinéas 147(1)*a*) à *c*), *g*) ou *j*), le transporteur aérien doit remplir et faire parvenir au

the Committee form 32 or 35 in respect of a particular week or month, it may, in lieu of completing and filing the form, file the data required in the form with the Committee by computing device within 30 days after the end of such week or month or within such other period as the Committee may direct.

(2) Where by section 147 an air carrier is required to complete and file with the Committee any form other than form 32 or 35 within a particular reporting period it may, in lieu of completing and filing the form, file the data required in the form with the Committee by computing device within the same reporting period or within such other period as the Committee may direct.

(3) The Committee may, at any time, exempt an air carrier from completing and filing with the Committee any form pursuant to these Regulations.

149. Every air carrier shall retain in its records as original records or microfilms,

(*a*) vouchers involving the purchase of property and equipment, for a period of 20 years; and

(*b*) subject to any direction of the Committee, all other financial, accounting and statistical records, for a period of two years.

Comité la formule 32 ou 35 pour une semaine ou un mois particulier, il peut, au lieu de remplir et d'envoyer la formule, faire parvenir au Comité un imprimé mécanographique, dans les 30 jours suivant la fin de cette semaine ou de ce mois, ou dans tout autre délai que le Comité peut prescrire.

(2) Lorsque au titre de l'article 147, le transporteur aérien doit remplir et faire parvenir au Comité une formule autre que les formules 32 ou 35, dans un délai particulier, il peut le faire en envoyant les données requises au Comité au moyen d'un extrait d'ordinateur, dans le même délai ou dans tout autre délai que le Comité peut prescrire.

(3) Le Comité peut en tout temps exempter un transporteur aérien de remplir et de lui faire parvenir une formule mentionnée dans le présent règlement.

149. Un transporteur aérien doit conserver dans ses dossiers soit en original, soit en microfilm,

a) les reçus ou pièces justificatives concernant l'achat de biens ou d'équipements, durant une période de 20 ans; et

b) à moins d'avis contraire par le Comité, tous les autres dossiers contenant des données financières, comptables ou des statistiques, durant une période de deux ans.

PART IX

SERVICE—SCHEDULES AND PATTERNS

Application

150. This Part applies only to commercial air services operated by Classes 1, 2, 8 and 9-2 air carriers between

(*a*) places in Canada;

(*b*) places in Canada and places in any other country; and

(*c*) places in a country other than Canada when directed by the Committee.

Filing Requirements

151. (1) Every Class 1 and Class 8 air carrier shall, in respect of Class 1 and Class 8 services, file with the Committee a service schedule and every Class 2 or Class 9-2 air carrier shall, in respect of Class 2 and Class 9-2 services, file with the Committee a service pattern.

(2) Every service schedule filed by a Class 1 or Class 8 air carrier, and every service pattern filed by a Class 2 and Class 9-2 air carrier, shall show the points on each licence between which the air carrier is conducting service and give full details of the frequency and time of departure and arrival of flights at each point.

(3) A Class 1 air carrier licensed to operate a Class 2 commercial air service may publish such Class 2 services in its service schedule, if such services are clearly distinguished from Class 1 services in the service schedule.

PARTIE IX

TRAVAUX DE SERVICE À HORAIRE FIXE ET À HORAIRE RÉGULIER

Application

150. La présente partie s'applique uniquement aux services aériens commerciaux exploités par des transporteurs aériens des classes 1, 2, 8, et 9-2, entre

a) des points au Canada;

b) des points au Canada et des points à l'étranger; et

c) des points à l'étranger, lorsqu'il en est ainsi décidé par le Comité.

Exigences visant le dépôt

151. (1) Les transporteurs aériens de la classe 1 et de la classe 8, et ceux de la classe 2 et de la classe 9-2 doivent, pour ce qui concerne respectivement les services de leur classe, déposer auprès du Comité les premiers, un tableau de service à horaire fixe et les seconds, un tableau de service à horaire régulier.

(2) Tout tableau de service à horaire fixe déposé par un transporteur aérien de la classe 1 et de la classe 8 et tout tableau de service à horaire régulier déposé par un transporteur aérien de la classe 2 et de la classe 9-2, doivent indiquer sur chaque permis, les points dont la desserte est assurée par le transporteur aérien, de même qu'il devra indiquer en détail la fréquence des vols et les heures de départ et d'arrivée de chaque vol à chaque point.

(3) Les transporteurs aériens de la classe 1 qui ont aussi un permis d'exploitation en classe 2 pour services commerciaux aériens sont autorisés à inclure leurs services de classe 2 dans leur tableau de service à horaire fixe, pourvu que ces services

(4) A filing advice, in duplicate, shall be filed with every service schedule or service pattern and every amendment thereto and one of such duplicates shall be stamped with the date of receipt and returned to the issuing air carrier or his filing agent.

(5) Every service schedule, service pattern or filing advice shall be forwarded to the Secretary, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission, Ottawa, Canada K1A 0N9.

(6) Filing advices shall be prepared in the form set out in Schedule XI and shall be numbered consecutively with prefix "CTC(A) (GS)" for service schedules and "CTC(A) (SP)" for service patterns.

(7) Service schedules, service patterns and amendments thereto shall be filed with the Committee at least 10 days prior to the effective date of the schedule, pattern or amendment, unless otherwise directed by the Committee, and shall be deemed to be filed when received by the Committee.

(8) Foreign Class 8 air carriers may file complete copies of their general schedules.

(9) Where general schedules are filed pursuant to subsection (8) containing specific schedules other than to or from points in Canada, these Regulations do not apply to such specific schedules.

(10) Service schedules, service patterns and amendments thereto shall, from the time of filing thereof pursuant to subsection (7) until they are cancelled, be made available for public inspection at the head office and every other office of the air carrier accessible to the public during regular business hours of such offices.

(11) Every service schedule or service pattern and amendment thereto shall be in loose leaf form, of uniform size, 8 1/2 inches wide by 11 inches long, commonly known as International Standard A 4 size paper, and be plainly typewritten, printed or mimeographed on durable paper.

(12) The first page of every service schedule or service pattern shall be a title page and shall contain

(*a*) the full name of the air carrier;

(*b*) the service schedule number, prefixed "CTC(A) (GS)", or the service pattern number prefixed "CTC(A) (SP)" in consecutive numerical order;

(*c*) a brief description of the contents;

(*d*) the date of issue and date effective; and

(*e*) the name and address of the issuing officer.

se distinguent facilement des services de classe 1 dans le tableau.

(4) Deux exemplaires de chaque tableau de service à horaire fixe et à horaire régulier et de chacune des modifications qui y sont apportées doivent être déposés au Comité, accompagnés d'un avis de dépôt en double. Le duplicata de l'avis de dépôt recevra le timbre de la date de réception et sera retourné au transporteur aérien émetteur ou à son agent qui a fait le dépôt.

(5) Les tableaux de service à horaire fixe et à horaire régulier et les avis de dépôt doivent être adressés comme suit: «Le Secrétaire, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports, Ottawa, Canada, K1A 0N9».

(6) Les avis de dépôt doivent être présentés en la forme établie à l'annexe XI; ils doivent être numérotés consécutivement, et leur numéro d'ordre doit être accompagné du préfixe «CCT(A) (GS)» pour les tableaux de service à horaire fixe et «CCT(A) (SP)» pour les tableaux de service à horaire régulier.

(7) Les tableaux de service à horaire fixe ou régulier et leurs modifications doivent être déposés auprès du Comité au moins 10 jours avant la date de leur entrée en vigueur, sauf avis contraire du Comité. Ils sont censés avoir été déposés le jour où le Comité les reçoit.

(8) Les transporteurs aériens étrangers de la classe 8 peuvent se contenter de déposer des exemplaires complets de leur horaire général.

(9) Lorsque des horaires généraux, déposés conformément à la disposition du paragraphe (8), contiennent des horaires spéciaux concernant d'autres vols que des vols en provenance ou à destination de points situés au Canada, ces horaires spéciaux ne sont pas soumis au présent règlement.

(10) Les tableaux de service à horaire fixe et à horaire régulier ainsi que leurs modifications doivent être tenus à la disposition du public, pour consultation, durant toute la période d'avis mentionnée au paragraphe (7) et durant tout le temps que ces horaires demeurent en vigueur, au bureau principal du transporteur aérien et à chacun des bureaux qu'il tient ouverts au public, aux heures normales d'ouverture.

(11) Les tableaux de service à horaire fixe et à horaire régulier ainsi que leurs modifications doivent tous être présentés sur des feuilles mobiles d'un format uniforme, soit 8 1/2 pouces sur 11 pouces, (dimensions mieux connues sous la désignation «International Standard A-4»). Ils doivent être clairement dactylographiés, imprimés ou miméographiés sur du papier durable.

(12) La première page de tout tableau de service à horaire fixe ou à horaire régulier doit être une page-titre et donner

a) le nom au complet du transporteur aérien;

b) le numéro du tableau à horaire fixe, accompagné du préfixe «CCT(A) (GS)» ou le numéro du tableau à horaire régulier accompagné du prévixe «CCT(A) (SP)» (l'ordre numérique consécutif doit être suivi);

c) une brève description du contenu;

d) la date de publication et la date d'entrée en vigueur; et

e) le nom et l'adresse de la personne qui publie le tableau.

(13) Notwithstanding subsections (11) and (12), every air carrier having one route only, or operating all of its routes under one coordinated service schedule or pattern, may file a single-page service schedule or pattern in lieu of the title page required by subsection (12).

(14) Every service schedule or pattern filed in accordance with this section shall include full particulars as required by this Part and shall be consecutively numbered "CTC(A)(GS)" for service patterns with each schedule or pattern specifically cancelling the preceding one.

(15) Every page of a service schedule or pattern following the title page shall be designated "Original Page....." and shall contain at the top thereof the full name of the air carrier, the "CTC(A)(GS)" or "CTC(A)(SP)" number, and at the foot thereof the date of issue and the effective date.

(16) Every service schedule or pattern shall specify the licence number or numbers of the air carrier and the points of call specified in the licence that are included in the service schedule or pattern.

(17) Subject to subsection (13), a separate page shall be used for each schedule or pattern and shall contain the flight number assigned to each flight and the type of aircraft operated on such flight.

(18) Where an air carrier operates different classes of service, the class of service of each flight shall be shown in the service schedule or service pattern, which schedule or pattern shall indicate the normal seating configuration of each type of aircraft to be used on each flight.

(19) Where symbols are used on a page of a schedule or pattern, an explanation thereof shall appear on the same page or a direction shall be given of the page where the explanation may be found.

(20) Subject to subsection (13), additional pages of a schedule or pattern may be added in numerical sequence or may be inserted between existing pages by adding a letter to the existing page number as in the following example: "Original Page 1-A".

(21) Changes in a page of a schedule or pattern shall be effected by designating the new page as a revised page cancelling the existing page, for instance: "1st Revised Page 1 cancels Original Page 1"; and where the entire service schedule or service pattern is to be cancelled, the title page of the new schedule or pattern shall indicate such cancellation as in the following examples:

"CTC(A)(SP) 2, cancels CTC(A)(SP) 1",

"CTC(A)(GS) 3, cancels CTC(A)(GS) 2".

(22) Cancellation of a service schedule or service pattern cancels all the pages thereof.

(23) A cancelled service schedule or service pattern may only be restored to effect by filing a new service schedule or service pattern, or revised page to the page then in force.

(13) Nonobstant les paragraphes (11) et (12), les transporteurs aériens qui n'exploitent qu'une seule ligne ou qui exploitent toutes leurs lignes selon un tableau de service combiné à horaire fixe ou régulier peuvent déposer un tableau de service à horaire fixe ou régulier d'une seule page au lieu de la page-titre dont il est question au paragraphe (12).

(14) Tout tableau de service à horaire fixe ou régulier déposé conformément au présent article doit donner tous les détails prescrits par la présente partie. Il doit être numéroté consécutivement, et son numéro d'ordre doit être accompagné du préfixe «CCT(A) (GS)» dans le cas des tableaux de service à horaire régulier, chaque tableau devant expressément annuler le précédent.

(15) Après la page-titre d'un tableau de service à horaire fixe ou d'un service à horaire régulier, chaque page doit porter l'indication: «Page.....originale». Au haut de chaque page doivent être inscrits le nom au complet du transporteur aérien et l'indication «CCT(A) (GS)» ou «CCT(A) (SP)», et au bas, la date de publication et la date d'entrée en vigueur.

(16) Chaque tableau de service à horaire fixe ou régulier doit donner le ou les numéros de permis du transporteur aérien et indiquer les escales prévues dans le permis et dans le tableau.

(17) Sauf dans le cas prévu au paragraphe (13), chaque horaire fixe ou régulier doit être publié sur une page distincte et contenir l'indication du numéro de vol et du type de l'appareil utilisé pour chaque vol.

(18) Lorsqu'un transporteur aérien exploite différentes classes de services, la classe de service de chaque vol doit être indiquée dans le tableau de service à horaire fixe ou régulier, le tableau devant indiquer la disposition normale des places dans chaque type d'appareil utilisé pour chaque vol.

(19) Lorsqu'il est fait usage de symboles sur une page d'un horaire fixe ou régulier, la signification de ces symboles doit être donnée sur cette même page, ou bien, cette page doit renvoyer à la page où se trouve la signification desdits symboles.

(20) Sous réserve du paragraphe (13), dans le cas d'un horaire fixe ou régulier, des pages additionnelles peuvent être ajoutées en continuant l'ordre numérique des pages antérieures ou peuvent être intercalées en ajoutant une lettre au numéro de page existant ainsi, par exemple, «Page 1-A originale».

(21) Lorsqu'une page d'horaire fixe ou régulier est modifiée, la nouvelle page est désignée ainsi: «1re révision de la page 1, annulant la page 1 originale». Lorsqu'il s'agit d'annuler tout le tableau de service à horaire fixe ou régulier, la page-titre du nouveau tableau doit indiquer l'annulation, par exemple:

«CCT(A) (SP) 2 annule CCT(A) (SP) 1»

«CCT(A) (GS) 3 annule CCT(A) (GS) 2».

(22) L'annulation d'un tableau de service à horaire fixe ou régulier en annule par le fait même toutes les pages.

(23) Le rétablissement d'un horaire annulé ne peut être effectué que par le dépôt d'un nouvel horaire ou par le dépôt, à l'horaire alors en vigueur, d'une révision de page appropriée.

Compliance with Service Schedules or Service Patterns

152. (1) Every flight operated by a Class 1 or Class 8 air carrier and every flight operated by a Class 2 or Class 9-2 air carrier shall, subject to any delays due to weather or conditions affecting safety, be operated in accordance with the carrier's service schedule or service pattern, but the air carrier may

(*a*) defer the flight to a later time if no traffic is offered for transportation between any of the points named in any schedule or pattern for a specific route at the time specified; or

(*b*) cancel the flight if it is not required before the departure of the next succeeding flight and that flight has the capacity to accommodate all available traffic.

(2) Where a delayed flight referred to in subsection (1) has been delayed by weather conditions affecting safety, or other abnormal operating conditions, the air carrier may consolidate the traffic of such flight with the traffic of another flight if thereby the traffic on the delayed flight is not unreasonably delayed and the connections with other commercial air services are not jeopardized.

(3) Where there is no traffic offered at or to be carried to an intermediate point on a flight of a Class 1, Class 2, Class 8 or Class 9-2 air carrier, the air carrier may omit a stop at that point.

Operations Without Filing Amendments

153. Without filing an amendment to its service schedule or service pattern, an air carrier may

(*a*) operate extra flight sections to accommodate an unusually heavy demand for transportation on a flight; or

(*b*) operate extra flights in order to accommodate demand for transportation between the flights as scheduled.

Information to Connecting Air Carriers and Post Office Department

154. Every air carrier shall furnish to connecting air carriers and the Director of Transportation, Post Office Department, Ottawa, Canada K1A 0B1, copies of its service schedules, service patterns and amendments thereto, and the filing advice addressed to the Committee shall indicate that such copies were so furnished.

Timetables

155. (1) Air carriers may publish timetables clearly indicating the services described in the service schedule or service pattern filed with the Committee.

Observations des horaires fixes et réguliers

152. (1) Sous réserve de tout retard causé par les conditions atmosphériques ou autres conditions relatives à la sécurité, tous les vols des transporteurs aériens des classes 1 ou 8, et les vols des transporteurs aériens des classes 2 ou 9-2 doivent être effectués conformément à leur tableau de service à horaire fixe ou régulier respectif, sauf que le transporteur aérien peut

a) remettre le vol à plus tard s'il ne se présente pas, à l'heure spécifiée, de personnes ni de marchandises à transporter entre des points qui figurent à l'horaire d'une ligne déterminée; ou

b) supprimer le vol si ce vol n'est pas requis avant l'heure du départ de l'appareil devant effectuer le vol suivant et si cet appareil peut transporter tout ce qu'il y a à transporter.

(2) Dans le cas d'un vol retardé dont il est question au paragraphe (1), lorsque le retard est occasionné par des conditions atmosphériques défavorables à la sécurité du vol ou par d'autres conditions anormales d'exploitation, le transporteur aérien peut réunir les personnes et marchandises qui devaient être transportées par ce vol à celles qui doivent être transportées par un autre vol, pourvu que le transport qui se trouve retardé ne le soit pas outre mesure et que cet arrangement ne nuise pas aux correspondances avec d'autres services.

(3) Lorsqu'il n'y a pas de personnes ni de marchandises à prendre ou à déposer à un point intermédiaire prévu à l'itinéraire d'un vol effectué par un transporteur aérien des classes 1, 2, 8 ou 9-2, le transporteur aérien peut supprimer l'escale à ce point.

Exploitation sans dépôt préalable

153. Sans avoir à déposer une modification de son tableau de service à horaire fixe ou régulier, un transporteur aérien peut

a) ajouter d'autres appareils pour exécuter un vol particulier, lorsque la demande de services de transport par ce vol est exceptionnellement forte; ou

b) exploiter des vols supplémentaires, pour répondre à la demande de services de transport, entre les vols prévus à l'horaire.

Renseignements à fournir aux transporteurs aériens qui assurent des correspondances et au ministère des Postes

154. Le transporteur aérien doit fournir des exemplaires de ses tableaux de service à horaire fixe ou régulier et des modifications qui y sont apportées aux transporteurs aériens qui assurent la correspondance avec ses services ainsi qu'au Directeur du Transport, Ministère des Postes, Ottawa, Canada, K1A 0B1. L'avis de dépôt adressé au Comité doit faire mention des exemplaires ainsi fournis.

Horaires

155. (1) Les transporteurs aériens sont autorisés à publier des horaires qui indiquent clairement les services décrits dans le tableau de service à horaire fixe ou régulier déposé auprès du Comité.

(2) Twenty copies of each timetable published pursuant to subsection (1) shall be filed with the Committee.

Departures

156. (1) The Committee may, by special permission, authorize a departure from any provisions of this Part upon receipt of an application in writing or by telegram addressed to the Secretary, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission, Ottawa, Canada K1A 0N9, setting out fully the relief desired and the reasons therefor and giving the reference to the pertinent provisions of this Part. (In urgent cases an application may be made orally but must be supported by an immediate application in writing).

(2) Departures authorized pursuant to subsection (1) shall be assigned a special permission number that shall be inscribed in the service schedule or service pattern affected as follows:

"Issued under CTC(A) Special Permission No. .....".

(3) Special permission granted may be used only once unless otherwise provided therein.

PART X

EXAMINERS

157. (1) Every programme administrator, auditor and financial administrator on the staff of the Committee is hereby designated as an examiner to carry out investigations on behalf of the Commission in respect of matters related to the operations of commercial air services.

(2) An examiner shall carry out investigations described in subsection (1) as directed by the Committee.

(3) Each examiner who is directed by the Committee to carry out investigations described in subsection (1) shall be furnished with a certificate of his designation as an examiner, which certificate shall be

(*a*) in the form set out in Schedule XII;

(*b*) signed by the Secretary of the Commission under the Commission's seal and by the examiner; and

(*c*) in effect for the period of time specified therein.

(4) An examiner shall without delay report to the Committee in writing the results of all investigations made by him as an examiner.

PART XI

GENERAL

Prohibited Form of Lease

158. No air carrier shall enter into a lease with any person for the use of an aircraft that provides that the rental price to be paid for the aircraft is related to the revenue derived therefrom.

(2) Vingt exemplaires de chacun de ces dépliants, publiés en vertu du paragraphe (1), doivent être déposés auprès du Comité.

Dérogations

156. (1) Il n'est pas permis de déroger aux termes de la présente partie à moins d'avoir obtenu du Comité une permission à cet effet, à la suite d'une demande écrite (ou par télégramme), exposant clairement la dispense désirée ainsi que les raisons qui la motivent, et mentionnant le ou les articles applicables de la présente partie, demande adressée au Secrétaire, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports, Ottawa, Canada, K1A 0N9. Dans les cas pressés, la demande peut être faite verbalement, mais à condition d'être confirmée immédiatement par écrit.

(2) Un numéro de permission spéciale sera assigné aux demandes de dérogation agréées en vertu du paragraphe (1). Ce numéro devra être inscrit sur le tableau de service à horaire fixe ou régulier visé de la façon suivante:

«Publié en vertu de la permission spéciale n° ..... CCT(A)».

(3) Les permissions spéciales ne peuvent être utilisées qu'une seule fois, à moins qu'elles ne contiennent des dispositions explicites contraires.

PARTIE X

EXAMINATEURS

157. (1) Tous les administrateurs de programme, vérificateurs et administrateurs financiers qui font partie du personnel du Comité sont désignés comme examinateurs chargés de faire des enquêtes pour le compte de la Commission sur des questions relatives à l'exploitation de services aériens commerciaux.

(2) L'examinateur doit effectuer les enquêtes dont il est question au paragraphe (1) suivant les ordres du Comité.

(3) Chaque examinateur auquel le Comité ordonne de faire les enquêtes, dont il est question au paragraphe (1) doit recevoir une attestation de sa désignation à titre d'examinateur, attestation, qui

a) aura le libellé prévu à l'annexe XII;

b) portera la signature du Secrétaire de la Commission, celle de l'examinateur et le sceau de la Commission; et

c) aura la durée de validité qui y sera indiquée.

(4) L'examinateur doit présenter au Comité, dans le plus bref délai et par écrit, les conclusions de toutes les enquêtes qu'il a menées à titre d'examinateur.

PARTIE XI

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Forme de location prohibée

158. Il est interdit à un transporteur aérien de conclure une location d'aéronef aux termes de laquelle le prix de la location varierait en fonction des recettes d'exploitation de cet aéronef.

Applications—Forms

159. The Committee may reject an application for a licence, an amendment to a licence, a declaration that a base is a protected base, a pro rata charter, an entity charter, inclusive tours or change of control, or for the consolidation, merger, lease or transfer of a commercial air service, unless such application contains the information and is supported by the documents required by these Regulations; and upon request, the Secretary shall furnish any applicant with the appropriate form for any such application.

Documents and Information

160. Every air carrier shall file with the Committee copies of such contracts and proposed contracts and copies of such agreements affecting commercial air services as may be requested by the Committee.

PART XII

PENALTIES

161. Every person who

(*a*) contravenes or fails to comply with these Regulations or any direction or order made by the Committee,

(*b*) makes any false statement or furnishes false information to or for the use or information of the Committee, or

(*c*) makes any false statement or furnishes false information when required to make a statement or furnish information pursuant to any regulation, direction or order of the Committee,

is liable on summary conviction to a fine not exceeding $5,000 or to imprisonment for a term not exceeding six months or to both.

SCHEDULE I

(*s. 120*)

FILING ADVICE

(to be prepared on paper measuring 8½ inches wide by 11 inches long—International Standard A-4 size)

(Corporate name of carrier, or name of agent)

Address

Date.....

Filing Advice No.....

TO:

Secretary,
Air Transport Committee,
Canadian Transport Commission,
OTTAWA, Canada. K1A 0N9

In compliance with the requirements of the *Air Carrier Regulations*, I transmit herewith, for filing with the Commission, copies of tariffs as follows:

Demandes—formules

159. Le Comité pourra rejeter toute demande de permis, de modification de permis, de base protégée, d'affrètement avec ou sans participation d'un groupe à but commun, de voyage tout compris, de changement de contrôle financier, d'unification, de fusion, de location ou de transfert de service aérien commercial, lorsque la demande ne contient pas les renseignements et n'est pas appuyée par les documents requis par le présent règlement; le Secrétaire enverra, sur demande, au requérant la formule appropriée à sa demande.

Documents et renseignements

160. Les transporteurs aériens déposent auprès du Comité, à sa demande, les copies des contrats, conclus ou projetés, et les copies des conventions affectant les services aériens commerciaux.

PARTIE XII

PÉNALITÉS

161. Toute personne qui

a) enfreint, volontairement ou par omission, le présent règlement ou toute directive ou ordonnance émise par le Comité,

b) fait une fausse déclaration ou donne des faux renseignements au Comité pour son usage ou son information, ou

c) fait une fausse déclaration ou donne des faux renseignements lorsqu'il est requis d'en faire ou d'en donner conformément à un règlement, à une directive ou à une ordonnance du Comité,

est passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende ne devant pas excéder $5,000 ou d'un emprisonnement de six mois, ou des deux peines à la fois.

ANNEXE I

(*art. 120*)

AVIS DE DÉPÔT

(Format de papier à utiliser: 8½ pouces sur 11 pouces—International Standard A-4)

(Nom social du transporteur aérien ou nom de son agent)

Adresse

Date.....

Avis de dépôt n°.....

AU:

Le Sécrétaire,
Comité des transports aériens,
Commission canadienne des transports,
OTTAWA, Canada, KIA 0N9

En conformité des exigences du *Règlement sur les transporteurs aériens*, je transmets sous ce pli, pour dépôt au Comité, des exemplaires des tarifs suivants:

Supplement Number or Revised Page Number	Tariff CTC(A) Number	Effective Date	Description

(If the tariffs to be filed are too numerous to list hereon, a separate list may be attached to the filing advice for that purpose)

.....(name)

.....(Title)

Numéro du supplément ou de la page révisée	Tarif CCT(A) numéro	Date d'entrée en vigueur	Description

(Si les tarifs à déposer sont trop nombreux pour être énumérés ici, une feuille supplémentaire peut être annexée à l'avis de dépôt)

.....(nom)

.....(titre)

SCHEDULE II

(*s. 131*)

FORM OF APPLICATION FOR RELIEF FROM PROVISIONS OF AIR CARRIER REGULATIONS

(name of carrier or agent)

Address and date

Application No.....

TO:

Secretary,
Air Transport Committee,
Canadian Transport Commission,
OTTAWA, Canada, K1A 0N9

Permission is hereby requested to depart from the provisions of section(s).....of the *Air Carrier Regulations* when making tariff action as follows:

(Describe in detail—by accompanying exhibit if desired—the proposed change or addition to be made in the tariff; the CTC(A) reference of the tariff; and the exact nature of the relief desired)

The following facts are submitted in justification of this application:

(State fully the circumstances relied upon as justifying the application to assist the Committee in reaching a decision)

.....
(Name and title of officer)

(*Note*: Number applications consecutively to identify reference thereto in telegraphic replies. If telegraphic advice is desired, the application should so state.)

ANNEXE II

(*art. 131*)

FORME DE DEMANDE D'EXEMPTION DE CERTAINES DISPOSITIONS DU RÈGLEMENT SUR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS

(nom du transporteur ou de l'agent)

Adresse et date

Demande n° .....

AU:

Secrétaire,
Comité des transports aériens,
Commission canadienne des transports,
OTTAWA, Canada, K1A 0N9

Par la présente, nous demandons l'autorisation de déroger à l'article (aux articles).....du *Règlement sur les transporteurs aériens* en prenant les mesures tarifaires suivantes:

(Décrivez en détail—en annexant une pièce à l'appui si vous le désirez—la modification ou l'addition que vous projetez d'apporter au tarif; donnez le numéro CCT(A) du tarif, et la nature exacte de l'exemption désirée.)

Pour justifier cette demande, nous soumettons les faits suivants:

(Exposez au long les circonstances sur lesquellles vous vous appuyez pour justifier votre demande, afin d'aider le Comité à prendre une décision.)

.....
(Nom et titre du fondé de pouvoir)

(*Remarque:* Numérotez les demandes consécutivement afin de faciliter leur identification dans les réponses télégraphiques. Si vous désirez une réponse par télégramme, veuillez l'indiquer dans votre demande.)

SCHEDULE III

(*s. 140*)

SPECIFIC CONCURRENCE

(Corporate name of concurring air carrier)
Address and date
CTC(A) SC No. .....
cancels
CTC(A) SC No. .....
Class of Service

SPECIFIC CONCURRENCE IN TARIFF CTC(A) No. .....
ISSUED BY (Name of issuing carrier or agent)

TO:

Secretary,
Air Transport Committee,
Canadian Transport Commission,
OTTAWA, Canada, K1A 0N9

Subject to the undernoted exceptions, this is to certify that the (name of concurring carrier) assents to, and concurs in, the publication and filing of (name of carrier or agent issuing tariff) joint tariff CTC(A) No. ..... supplements thereto or revised pages thereof in which this carrier is named as a participant insofar as the aforementioned tariff, supplements and revised pages contain tolls or regulations applicable to destinations served by this carrier, or are applicable via this carrier's service to destinations served by other carriers, and hereby makes itself a party thereto and bound thereby.

Exceptions

(Here describe the extent to which the above provisions are limited; otherwise leave blank)

This certificate expires with the cancellation or expiration of the tariff to which it applies unless sooner revoked.

(Corporate name of concurring carrier)
by (officer or agent)

Duplicate mailed to (name and address)

Note: If this concurrence is to apply to a supplement, this form may be appropriately modified.

ANNEXE III

(*art. 140*)

ADHÉSION SPÉCIFIQUE

(Raison sociale du transporteur aérien adhérent)
Adresse et date
CCT(A) SC n° .....
annulant
CCT(A) SC n° .....
Catégorie de service

ADHÉSION SPÉCIFIQUE AU TARIF CCT(A) N° .....
PUBLIÉ PAR (nom du transporteur ou de l'agent émetteur)

AU:

Secrétaire,
Comité des transports aériens,
Commission canadienne des transports,
OTTAWA, Canada, K1A 0N9

Sous réserve des exceptions sous-mentionnées, les présentes certifient que (raison sociale du transporteur aérien adhérent) consent et adhère à la publication et au dépôt du tarif commun CCT(A) n° ..... de (nom du transporteur aérien ou de l'agent émetteur), des suppléments ou des révisions de pages s'y rapportant, dans lesquels il est nommé comme participant, en tant que le tarif, les suppléments et les révisions de pages susmentionnés contiennent des taux ou des règlements applicables à des destinations desservies par lui ou applicables, en passant par ses services, à des destinations desservies par d'autres transporteurs, et que par les présentes, il y devient partie et s'engage à s'y conformer.

Exceptions

(Énoncer ici toutes restrictions aux dispositions ci-dessus; s'il n'y a pas de restrictions, laisser en blanc.)

Le présent certificat expirera avec l'annulation ou l'expiration du tarif auquel il s'applique, à moins qu'il ne soit révoqué antérieurement.

(Raison sociale du transporteur aérien adhérent)
nom du signataire (fondé de pouvoir ou agent)

Duplicata envoyé à (nom et adresse)

Remarque: Si l'adhésion s'applique à un supplément, la formule ci-dessus peut être modifiée en conséquence.

SCHEDULE IV

(*s. 140*)

LIMITED CONCURRENCE

(Corporate name of concurring air carrier)

Address and date

CTC(A) LC No. .....
cancels
CTC(A) LC No. .....
Class of Service

.....

TO:

Secretary,
Air Transport Committee,
Canadian Transport Commission,
OTTAWA, Canada, K1A 0N9

This is to certify that the (name of concurring carrier) assents to, and concurs in, joint tariffs, supplements thereto or revised pages thereof that may hereafter be published and filed by (name of carrier or agent issuing tariffs) in which this carrier is named as a participant insofar as such tariffs, supplements and revised pages contain tolls or regulations applicable to destinations served by this carrier, or are applicable via this carrier's service to destinations served by other carriers, except (state here the extent of the exception), and hereby makes itself a party thereto and bound thereby.

(Corporate name of concurring carrier)
by (officer or agent)

Duplicate mailed to (name and address)

ANNEXE IV

(*art. 140*)

ADHÉSION LIMITÉE

(Raison sociale du transporteur aérien adhérent)

Adresse et date

CCT(A) LC n° ....
annulant
CCT(A) LC n° .....
Catégorie de service

.....

AU:

Secrétaire,
Comité des transports aériens,
Commission canadienne des transports,
OTTAWA, Canada, K1A 0N9

Les présentes certifient que (raison sociale du transporteur aérien adhérent) adhère aux tarifs communs, ainsi qu'aux suppléments ou aux révisions de pages de ces tarifs qui pourront ultérieurement être publiés et déposés par (nom du transporteur ou de l'agent qui publie les tarifs) et dans lesquels il est nommé comme participant, en tant que ces tarifs, suppléments et révisions de pages contiennent des taux ou des règlements applicables à des destinations desservies par lui, ou applicables, en passant par ses services, à des destinations desservies par d'autres transporteurs aériens sauf (indiquer ici la portée de l'exception), et que, par les présentes, il y devient partie et s'engage à s'y conformer.

(Raison sociale du transporteur aérien adhérent) nom du signataire
(fondé de pouvoirs ou agent)

Duplicata envoyé à (nom et adresse)

SCHEDULE V

(*s. 140*)

GENERAL CONCURRENCE

(Corporate name of concurring air carrier)
Address and date
CTC(A) GC No. .....
cancels
CTC(A) GC No. .....
Class of Service

.....

TO:

Secretary,
Air Transport Committee,
Canadian Transport Commission,
OTTAWA, Canada, K1A 0N9

ANNEXE V

(*art. 140*)

ADHÉSION GÉNÉRALE

(Raison sociale du transporteur aérien adhérent)
Adresse et date
CCT(A) GC n° .....
annulant
CCT(A) GC n° .....
Catégorie de service

.....

AU:

Secrétaire,
Comité des transports aériens,
Commission canadienne des transports,
OTTAWA, Canada K1A 0N9

This is to certify that the (name of concurring carrier) assents to, and concurs in, all joint tariffs, supplements thereto or revised pages thereof that may hereafter be published and filed by (name of carrier or agent issuing the tariffs) in which this carrier is named as a participant, insofar as such tariffs, supplements and revised pages contain tolls or regulations applicable to destinations served by this carrier, or are applicable via this carrier's service to destinations served by other carriers, and hereby makes itself a party thereto and bound thereby.

(Corporate name of concurring carrier)
by (officer or agent)

Duplicate mailed to (name and address)

SCHEDULE VI

(*s. 141*)

NOTICE OF REVOCATIONS

(Corporate name of air carrier)

Address and date

REVOCATION OF (CTC(A) GC No.....
(CTC(A) LC No.....
(CTC(A) SC No.....
in tariff .....

TO:

Secretary,
Air Transport Committee,
Canadian Transport Commission,
OTTAWA, Canada, K1A 0N9

Effective....., concurrence noted above issued by (corporate name of carrier) in favour of (name of carrier or agent) is hereby revoked and cancelled.

Reasons: .....
.....

(Corporate name of carrier
by (officer)

Duplicate mailed to.....

SCHEDULE VII

(*s. 141*)

POWER OF ATTORNEY

(agent)

CTC(A) PA No.....
cancels
No. .....
Class of Service.....

Les présentes certifient que (raison sociale du transporteur aérien adhérent) adhère à tous les tarifs communs, ainsi qu'aux suppléments ou aux révisions de pages de ces tarifs, qui pourront ultérieurement être publiés et déposés par (nom du transporteur ou de l'agent émetteur) et dans lesquels il est nommé comme participant, en tant que ces tarifs, suppléments et révisions de pages contiennent des taux ou des règlements applicables à des destinations desservies par lui, ou applicables, en passant par ses services, à des destinations desservies par d'autres transporteurs aériens, et que, par les présentes, il y devient partie et s'engage à s'y conformer.

(Raison sociale du transporteur aérien adhérent)
Nom du signataire
(fondé de pouvoir ou agent)

Duplicata envoyé à (nom et adresse)

ANNEXE VI

(*art. 141*)

AVIS DE RÉVOCATION

(Raison sociale du transporteur aérien)
Adresse et date

RÉVOCATION DE (CCT(A) GC n°.....
(CCT(A) LC n° .....
(CCT(A) SC n° .....
dans le tarif de ....

AU:

Secrétaire,
Comité des transports aériens,
Commission canadienne des transports,
OTTAWA, Canada, K1A 0N9

La procuration portant le numéro ci-dessus, donnée par (raison sociale du transporteur aérien) à (nom de l'agent) est par les présentes révoquée, avec effet à compter du ...

Raisons: .....
.....

(Raison sociale du transporteur aérien par fondé de pouvoirs)

Duplicata adressé à.....

ANNEXE VII

(*art. 141*)

PROCURATION

(Agent)

CCT(A) PA n°.....
annulant
n°.....
Catégorie de service.....

KNOW ALL MEN by these presents that I/We (insert name of carrier) of (address) do hereby constitute and appoint (name of agent) of (address) my/our true and lawful attorney to receive concurrences in and to issue and file tariffs, supplements thereto or revised pages thereof as required of carriers by the *Aeronautics Act* and the Regulations made thereunder, for the traffic and territory now herein named (describe traffic and territory).

In the event of the said (name of agent) dying or becoming incapable of acting or refusing to act or becoming bankrupt, I/We hereby appoint (name of substitute agent) of (address) my/our true and lawful attorney from and immediately after the happening of any of the said events to perform all acts in the same and like manner in all respects as the said (name of first agent) could have done and I/We accordingly grant to and vest in the said (substitute agent) as from the date of such event, all and every the same or the like powers and authorities in or concerning the premises in all things as are herein given to or vested in the said (first agent) and as if the name of the said (substitute agent) had, throughout these presents been inserted instead of the name of the said (first agent).

And I/We hereby undertake to ratify whatsoever the said (first agent) or the said (substitute agent) shall lawfully do or cause to be done in the premises by virtue of these presents.

IN WITNESS, etc.
SIGNED, SEALED, etc.
In the presence of

Witness	duly authorized
Witness	duly authorized

Duplicate mailed to.....

SACHEZ TOUS PAR LES PRÉSENTES que je/nous (nom du transporteur aérien), de (adresse), constitu.....et nomm.....par les présentes, (nom de l'agent), de (adresse) mon/notre mandataire véritable et légitime aux fins de recevoir les adhésions et de publier et de déposer les tarifs, ainsi que les suppléments et les pages révisées y étant relatifs, comme il est exigé des transporteurs aériens par la *Loi sur l'aéronautique* et de ses règlements d'application, pour le trafic et le territoire suivant (spécifier le trafic et le territoire en question).

En cas de décès, d'incapacité, de refus d'agir ou de faillite dudit (nom de l'agent), je/nous nomm..... par les présentes (nom du substitut) de (adresse) comme mon/notre mandataire véritable et légitime aux fins, à partir de la survenance de l'un quelconque desdits événements, d'accomplir de la même manière à tous égards, tous les actes que ledit (nom du premier agent) aurait pu accomplir, et je/nous confér..... en conséquence audit (substitut), à compter de la date dudit événement, absolument les mêmes pouvoirs et autorisations, relativement aux fonctions exposées aux présentes ou dévolues audit (premier agent), tout comme si le nom dudit (substitut) figurait, partout dans les présentes, à la place du nom dudit (premier agent).

Et par les présentes je/nous m'/nous engage....., à ratifier tout ce que ledit (premier agent) ou ledit (substitut) fera ou fera faire licitement en vertu de la présente procuration.

EN FOI DE QUOI, etc.
SIGNÉE, SCELLÉE, etc.
En présence de

témoin dûment autorisé	témoin dûment autorisé

Duplicata expédié à.....

SCHEDULE VIII

(*s. 141*)

POWER OF ATTORNEY

(other air carrier)

CTC(A) PA No.....
cancels
_____ No.....
Class of Service.....

KNOW ALL MEN by these presents that I/We (insert name of carrier) of (address) do hereby constitute and appoint (name of carrier/corporation) of (address) my/our true and lawful attorney for me/us and in my/our name, place and stead to receive concurrences in and to issue and file tariffs, supplements thereto or revised pages thereof as required of carriers by the *Aeronautics Act* and Regulations made thereunder, for the traffic and territory now herein named (describe traffic and territory).

ANNEXE VIII

(*art. 141*)

PROCURATION

(autre transporteur aérien)

CCT(A) PA n°.....
annulant
_____ n°.....
Catégorie de service.....

SACHEZ TOUS PAR LES PRÉSENTES que je/nous (nom du transporteur aérien), de (adresse), constitu..... et nomm..... par les présentes (nom du transporteur aérien/société), de (adresse) mon/notre mandataire véritable et légitime aux fins de recevoir les adhésions et de publier et de déposer les tarifs, ainsi que les suppléments et les pages révisées y étant relatifs, en mon/notre nom et à ma/notre place comme il est exigé des transporteurs aériens par la *Loi sur l'aéronautique* et les règlements d'application pour le trafic et le territoire suivants (spécifier le trafic et le territoire en question).

AND I/We hereby undertake to ratify whatsoever the said (name of carrier/corporation) shall lawfully do or cause to be done in the premises by virtue of these presents.

IN WITNESS, etc.
SIGNED, SEALED, etc.
In the presence of

Witness	duly authorized
Witness	duly authorized

Duplicate mailed to.....

ET par les présentes je/nous m'/nous engage..... à ratifier tout ce que ledit (nom du transporteur aérien/société) fera ou fera faire légalement en vertu de la présente procuration.

EN FOI DE QUOI, etc.
SIGNÉE, SCELLÉE, etc.
En présence de

témoin dûment autorisé	témoin dûment autorisé

Duplicata envoyé à.....

SCHEDULE IX

(*s. 141*)

REVOCATION OF POWER OF ATTORNEY

(Corporate name of air carrier)

Address and date

CTC(A) PA_____No.....

TO:

The Secretary,
Air Transport Committee,
Canadian Transport Commission,
OTTAWA, Canada K1A 0N9

Effective....., power of attorney numbered as above, issued by (corporate name of carrier) in favour of (name of agent) is hereby cancelled and revoked.

(Corporate name of carrier)
Name and signature of officer
Title of officer

Attest

_____ Secretary
(Corporate Seal)

Duplicate mailed to.....
(Name and address of Agent)

ANNEXE IX

(*art. 141*)

RÉVOCATION DE PROCURATION

(Raison sociale du transporteur aérien)
Adresse et date
CCT(A) PA_____ n° .....

AU:

Secrétaire,
Comité des transports aériens,
Commission canadienne des transports,
OTTAWA, Canada, K1A 0N9

À compter du.....la procuration portant le n° susmentionné, délivrée par (raison sociale du transporteur aérien) en faveur de (nom de l'agent) est par les présentes annulée et révoquée.

(Raison sociale du transporteur aérien)
Nom et signature du fondé de pouvoir
Titre du fondé de pouvoir

Certifiée

_____ Secrétaire
(Sceau de la société)

Duplicata adressé à.....
(nom et adresse de l'agent)

SCHEDULE X

(*s. 146*)

SCHEDULE OF FORMS AND RETURNS

Column I Number	Column II Title and Content of Forms
	FORMULAS
1	*General Operating and Expense Information* Number of aircraft and employees; payroll; fuel and oil consumed, number of non-revenue hours flown.

ANNEXE X

(*art. 146*)

LISTE DES FORMULES ET DES RAPPORTS

Colonne I Numéro	Colonne II Titre et Contenus des Rapports
	FORMULES
1	*Renseignements sur l'exploitation générale et les dépenses* Nombre d'aéronefs et d'employés; registre de pays; consommation d'essence et d'huile; nombre d'heures de vol non payantes.

SCHEDULE X—*Cont.*

SCHEDULE OF FORMS AND RETURNS—*Cont.*

Column I Number	Column II Title and Content of Forms
	FORMULAS
2	Intentionally left blank.
3	*Unit Toll Services, Revenue Operating Statistics* Passenger, freight, express and mail traffic carried and revenue earned on unit toll services, capacity offered and utilized; hours and miles flown; number of departures.
4	*Charter or Contract Flying Services, Revenue Operating Statistics* Passenger and goods traffic carried and revenue earned on charter and contract services, hours and miles flown; number of departures.
5	*Specialty Flying Services, Revenue Operating Statistics* Hours and miles flown and revenue earned on specialty services.
6	*Fleet Report* Number and type of aircraft operated.
7, 8	Intentionally left blank.
9	*Non-Scheduled Foreign Air Carriers* Aircraft utilized and traffic carried on unit toll services of foreign air carriers operating aircraft less than 18,000 pounds maximum gross take-off weight.
10A, 10B, 10C	*Balance Sheet* Current assets, current liabilities, investments and special funds, value of property and equipment, deferred charges, deferred credits, non-current liabilities, reserves, capital stock and surplus.
11, 11C	*Statement of Income* Flying revenues, by category; incidental revenues; flying expenses, by category; non-operating income and expenses.
12	*Aircraft Operating Expenses* Aircraft operating expenses, by category.
13A, 13B, 13C	*Operating Expense Analysis* Summary of expenses by functional classification—maintenance, passenger service, aircraft and traffic servicing, promotion and sales, depreciation and amortization, general and administration.
14A, 14B	*Property and Equipment and Accumulated Depreciation* Cost and depreciation of operating and non-operating property and equipment, by category.
15	*Analysis of Unappropriated Surplus* Credits and debits to unappropriated surplus; appropriations made and dividends declared.
16	*Mainline Carriers, Route Analysis* Allocation of revenues and expenses by routes.
17-29	Intentionally left blank.
30	*Station Activities Summary* By station, emplaned and originating traffic by category.

ANNEXE X—*Suite*

LISTE DES FORMULES ET DES RAPPORTS—*Suite*

Colonne I Numéro	Colonne II Titre et Contenus des Rapports
	FORMULES
2	Laissé en blanc volontairement.
3	*Service à taux unitaires, statistiques des recettes d'exploitation* Nombre de passagers et quantité de marchandises, d'envois exprès et de sacs de courrier transportés, et recettes d'exploitation des services à taux unitaires: capacité offerte et utilisée; heures et distances de vol; nombre de départs.
4	*Affrètements ou vols contractuels, statistiques des recettes d'exploitation* Nombre de passagers et quantité de marchandises transportés, et recettes des vols d'affrètement et des vols contractuels: heures et distance de vols; nombre de départs.
5	*Services de vols spécialisés, statistiques des recettes d'exploitation* Heures et distances de vol, et recettes provenant de vols spécialisés.
6	*Rapport sur la flotte d'appareils* Nombre et type des appareils utilisés.
7, 8	Laissé en blanc volontairement.
9	*Transporteurs aériens étrangers sans horaire fixe* Appareils utilisés et trafic des services à taux unitaires des transporteurs aériens étrangers exploitant des aéronefs ayant un poids maximum au décollage ne dépassant pas 18,000 livres.
10A, 10B, 10C	*Bilan* L'actif courant, les exigibilités, investissements et fonds spéciaux, valeurs des biens et de l'outillage, charges et crédits différés, passif non-courant, réserves, actions de capital et surplus.
11, 11C	*État des recettes* Recettes des vols, par catégorie; autres revenus; dépenses pour vols, par catégorie; recettes et dépenses n'ayant pas de rapport avec l'exploitation.
12	*Dépenses d'exploitation des aéronefs* Dépenses d'exploitation des aéronefs, par catégorie.
13A, 13B, 13C	*Analyse des dépenses d'exploitation* Résumé des dépenses, classées par fonction-entretien, service aux passagers, entretien des avions et manutention et soin des marchandises, promotion et ventes, dépréciation et amortissement, dépenses générales et administratives.
14A, 14B	*Biens et matériel et dépréciation accumulée* Coût et dépréciation des biens et du matériel ayant rapport ou non avec l'exploitation, par catégorie.
15	*Analyse des surplus inappropriés* Crédits et débit aux surplus inappropriés; affectation de crédits et dividendes déclarés.
16	*Transporteurs de lignes principales, analyses de routes aériennes* Répartition des revenus et dépenses par route.
17-29	Laissé en blanc volontairement.
30	*Résumé des travaux de la station* Par station, trafic aérien avec indication de l'origine et de la catégorie.

SCHEDULE X—*Conc.*

SCHEDULE OF FORMS AND RETURNS—*Conc.*

Column I Number	Column II Title and Content of Forms
	FORMULAS
31	*Domestic Airline Traffic Flow and Station Activity Report* Traffic flow between stations, by category of traffic and aircraft type, on domestic services.
32	*Daily Airport Activities Report* Traffic movements on Class 1, Class 2 and Class 8 commercial air services of Level 1, Level 2 or foreign air carriers at Canadian airports by flight, time and aircraft type.
33	*Ownership* Names of persons owning 5 per cent or more of proprietary interest or 5 per cent or more of each class of capital stock.
34	Intentionally left blank.
35	*Revenue Passenger Origin-Destination Survey* Origin and destination of scheduled revenue passengers.
36	Intentionally left blank.
37	*Passenger Origin and Destination Survey, Non-Scheduled—Unit Toll Services* Origin and destination of non-scheduled unit toll passengers.
38, 39	Intentionally left blank.
40	*International Air Charter Services Report* Traffic carried on international charter flights performed with aircraft having a maximum authorized take-off weight on wheels greater than 18,000 pounds.
41	*Large-Aircraft Charters Performed by Regional Carriers Over Air Canada & CP Air Domestic Routes* Charter traffic carried over Air Canada and CP Air domestic routes by regional carriers operating aircraft greater than 18,000 pounds maximum gross take-off weight.

ANNEXE X—*Fin*

LISTE DES FORMULES ET DES RAPPORTS—*Fin*

Colonne I Numéro	Colonne II Titre et Contenus des Rapports
	FORMULES
31	*Rapport sur l'écoulement du trafic aérien intérieur et sur les travaux de la station* Écoulement du trafic entre stations, par catégorie de trafic et par type d'aéronef, pour les vols intérieurs.
32	*Rapport quotidien des activités des aéroports* Acheminement du trafic en classe 1, 2 ou 8 de premier ou deuxième niveau ou transporteurs aériens étrangers, aux aéroports canadiens en fonction des vols, des horaires et du genre d'aéronef. Écoulement du trafic par catégorie de trafic, par durée et par type d'aéronef, pour les vols internationaux.
33	*Propriété* Noms des personnes possédant 5% ou plus de l'avoir net, ou 5% ou plus des actions de capital de chaque genre.
34	Laissé en blanc volontairement.
35	*Relevé des origines et des destinations des passagers payants* Origine et destination des passagers payants sur vols à horaires fixes.
36	Laissé en blanc volontairement.
37	*Relevé des origines et des destinations des voyageurs, sans horaires fixes—services à taux unitaires* Origine et destination des voyageurs sur vols sans horaires fixes à taux unitaires.
38, 39	Laissé en blanc volontairement.
40	*Rapport des services aériens d'affrètement internationaux* Volume du trafic par vols d'affrètement internationaux effectués au moyen d'aéronefs dont le poids maximum autorisé sur roues au décollage dépasse 18,000 livres.
41	*Affrètements de gros aéronefs effectués par les transporteurs régionaux sur les itinéraires intérieurs d'Air Canada et de CP Air* Quantité du trafic des vols affrétés par les itinéraires intérieurs d'Air Canada et de CP Air par des transporteurs aériens régionaux exploitant des aéronefs ayant un poids maximum au décollage dépassant les 18,000 livres.

SCHEDULE XI

(*s. 151*)

FILING ADVICE

(to be prepared on paper measuring 8½ x 11 inches)

(Name of Air Carrier)
(Address)

Date.....

Filing Advice No. CTC(A) (GS).....
CTC(A) (SP).....

ANNEXE XI

(*art. 151*)

AVIS DE DÉPÔT

(les avis de dépôt doivent être présentés sur du papier mesurant 8½ pouces x 11 pouces)

(Nom du transporteur aérien)
(Adresse)

Date.....

Avis de dépôt nº CCT(A) (GS).....
CCT(A) (SP).....

TO:

Secretary,
Air Transport Committee,
Canadian Transport Commission,
Ottawa, Canada, K1A 0N9

In compliance with the requirements of Part IX of the *Air Carrier Regulations*, I transmit herewith, for filing with the Committee, TWO copies of the undernoted service schedules and service patterns.

CTC(A) GS Number	SP Number	Page	Effective Date	Description of Route by Schedule
(GS)	(SP)			

(Additional sheets may be attached if necessary)

I hereby certify that one copy of the service schedules or service patterns noted below has been forwarded on this date to the Post Office Department and the following connecting carriers:

.....
(Name of Filing Officer)

.....
(Title)

AU:

Secrétaire,
Comité des transports aériens,
Commission canadienne des transports,
Ottawa, Canada, K1A 0N9

En conformité des exigences de la partie IX du *Règlement sur les transporteurs aériens*, je transmets sous ce pli, pour dépôt auprès du Comité, DEUX exemplaires des horaires fixes et réguliers mentionnés ci-dessous.

CCT(A) GS n°	SP	n° de page	Date d'entrée en vigueur	Description de la route suivant l'horaire
(GS)	SP			

(On peut joindre des feuilles supplémentaires si nécessaire)

Je certifie par les présentes qu'un exemplaire des services à horaire fixe et des services à horaire régulier mentionnés ci-dessous ont été expédiés à ce jour au ministère des Postes et aux transporteurs aériens suivants assurant la correspondance:

.....
(Nom du fondé de pouvoir ayant effectué le dépôt)

.....
(Titre)

SCHEDULE XII

(*s. 157*)

EXAMINERS

Certificate

1. This is to certify that the bearer of this Certificate,....., whose signature appears below,

(*a*) is designated as an examiner under the provisions of the *Aeronautics Act* and has been directed by the Air Transport Committee to carry out investigations on behalf of the Commission in respect of matters related to the operations of commercial air services; and

(*b*) is responsible to report to the Air Transport Committee the results of all his investigations made as such examiner.

2. This Certificate is valid until the day of 19

Dated at Ottawa, Canada, this day of , 19

G. H. ARBIQUE
Secretary

Signature of Bearer .....
(Seal)

ANNEXE XII

(*art. 157*)

EXAMINATEURS

Attestation

1. Il est par les présentes attesté que le titulaire du document,....., dont la signature apparaît ci-dessous,

a) est désigné comme examinateur, conformément à la *Loi sur l'aéronautique*, et a reçu l'ordre du Comité des transports aériens de faire des enquêtes pour le compte de la Commission sur des questions relatives à l'exploitation des services aériens commerciaux; et

b) est chargé de présenter au Comité des transports aériens les conclusions de toutes les enquêtes qu'il a menées à titre d'examinateur.

2. La présente attestation est valide jusqu'au 19

Ottawa, Canada, ce jour de 19

Le secrétaire
G. H. ARBIQUE

Signature du titulaire.....
(Sceau)

SCHEDULE XIII

(*s. 119*)

FIXED WING AIRCRAFT

TERMS AND CONDITIONS

Interpretation

1. In this Tariff,

"animals" includes reptiles, fish, birds, poultry, insects and worms; (*animaux*)

"baggage" means such articles, effects and other personal property of a passenger as are necessary or appropriate for wear, use, comfort or convenience in connection with his trip; (*bagages*)

"base" means any of the carrier's licensed bases named in Table I; (*base*)

"carrier" means an air carrier within the meaning of the *Aeronautics Act*, and, where the context permits, includes its servants and agents acting within the scope of their employment; (*transporteur*)

"charter" means an agreement for the supplying by the carrier of Class 4 charter commercial air services to a charterer; (*affrètement*)

"charterer" means a person who enters into a charter with a carrier for the supplying to the charterer of Class 4 charter commercial air services; (*affréteur*)

"Committee" or "CTC(A)" means the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission; (*Comité* or *C.C.T.(A)*)

"day" means any period of 24 consecutive hours; (*jour*)

"flight" means the movement of an aircraft from the point of take-off to the first point of landing; (*vol*)

"goods" means anything that can be transported by air, including animals, but excluding mail, other than in plane load lots, and baggage; (*marchandises*)

"month" means any period of 30 consecutive days; (*mois*)

"summer" means the period from..... to..... both dates inclusive; (*été*)

"term charter" means a charter for a specified number of consecutive days or months or a combination thereof; (*affrètement à terme*)

"tolls" means any charge, classification, fare, rate or allowance; (*taux*)

"winter" means the period from..... to..... both dates inclusive. (*hiver*)

Application of Tariff

2. (1) The rules, rates and charges in this Tariff constitute the conditions upon which the carrier performs or agrees to perform Class 4 charter commercial air services and are as

ANNEXE XIII

(*art. 119*)

AÉRONEFS À VOILURE FIXE

CONDITIONS DE TRANSPORT

Interprétation

1. Dans le présent tarif,

«affrètement» désigne un contrat par lequel un transporteur s'engage à fournir à un affréteur des services aériens commerciaux de classe 4; (*charter*)

«affrètement à terme» désigne un affrètement pour un nombre déterminé de jours ou de mois consécutifs, ou une combinaison des deux; (*term charter*)

«affréteur» désigne toute personne qui passe avec un transporteur un contrat d'affrètement en vertu duquel ce dernier lui fournira des services aériens commerciaux de classe 4; (*charterer*)

«animaux» comprend les reptiles, les poissons, les oiseaux, les volailles, les insectes et les vers; (*animals*)

«bagages» désigne les articles et effets personnels d'un passager nécessaires ou destinés à son habillement, son usage, son confort ou sa commodité au cours de son voyage; (*baggage*)

«base» désigne toute base attribuée par permis au transporteur et figurant au tableau I; (*base*)

«Comité» ou «C.C.T.(A)» désigne le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports; (*Committee* ou *CTC(A)*)

«été» désigne la période allant du..... au..... inclusivement; (*summer*)

«hiver» désigne la période allant du..... au..... inclusivement; (*winter*)

«jour» désigne une période de 24 heures consécutives; (*day*)

«marchandises» désigne tout ce qui peut être transporté par air y compris les animaux, à l'exclusion du courrier, s'il ne constitue pas le chargement complet de l'aéronef, et des bagages; (*goods*)

«mois» désigne une période de 30 jours consécutifs; (*month*)

«taux» désigne tout coût, frais ou taxe, classification, prix de passage, taux ou déduction; (*tolls*)

«transporteur» désigne un transporteur aérien au sens de la *Loi sur l'aéronautique* ainsi que, le cas échéant, ses préposés et ses agents dans l'exercice de leurs fonctions; (*carrier*)

«vol» désigne le déplacement d'un aéronef entre le point de décollage et le premier point d'atterrissage. (*flight*)

Application du tarif

2. (1) Les règles, taux et taxes prévus au présent tarif constituent les conditions auxquelles le transporteur assure ou s'engage à assurer des services aériens commerciaux de classe

much a part of every contract of air carriage between the charterer and the carrier as if set out therein.

(2) The rules, rates and charges that apply to any charter are those in effect on the date the charter commences except that, in cases in which tenders, offers or quotations are called, the rules, rates and charges that apply are those in effect on

(*a*) the closing date of the tender, or

(*b*) the date the offer or quotation is submitted to the charterer,

whichever is applicable.

Operation, Interruption or Cancellation of Charter Flights

3. (1) The carrier shall have exclusive operational control over chartered aircraft and the contents and crew thereof.

(2) Every person who is provided with transportation on a chartered aircraft shall comply with all the terms and conditions of the carrier, and all persons and property aboard a chartered aircraft shall be subject to the authority of the pilot in charge.

(3) The carrier may

(*a*) cancel or terminate a charter or any flight of a charter at any time,

(*b*) return to base or to the last point of landing, or

(*c*) divert or land at an intermediate point

when such action is deemed by the carrier to be necessary owing to the unserviceability of the aircraft, weather conditions or other conditions beyond the control of the carrier.

Traffic Documents

4. (1) The carrier shall issue,

(*a*) with respect to each passenger, an individual passenger ticket, manifest or other similar document;

(*b*) in respect of baggage, a baggage ticket, manifest or other similar document, which may be combined with the passenger document; and

(*c*) in respect of goods, an air consignment note, manifest, waybill, bill of lading or other similar document.

(2) The charterer shall provide the carrier with all reasonable information, facilities and assistance in the issuing and delivery of traffic documents.

Note: Section 4 may be omitted by group A, B and C carriers.

Space for the Carrier's Use

5. Any capacity in the chartered aircraft not being utilized by the charterer may, unless the charterer objects, be used by the carrier for the carriage of its own personnel, baggage or goods.

Human Remains

6. Except in cases of emergency, human remains shall not be carried unless enclosed in coffins or cases that prevent the escape of offensive odours.

4; ils sont incorporés à tout contrat de transport aérien conclu entre l'affréteur et le transporteur, au même titre que s'ils y étaient énoncés.

(2) Les règles, taux et taxes applicables à un affrètement sont ceux qui sont en vigueur à la date du début de l'affrètement; toutefois, en cas d'appel d'offres, de soumissions ou de cotations, les règles, taux et taxes applicables sont ceux qui sont en vigueur

a) à la date limite de réception des soumissions; ou

b) à la date à laquelle l'offre ou la cotation, selon le cas, sont présentées à l'affrètement.

Exécution, interruption ou annulation des vols d'affrètement

3. (1) Le transporteur conserve la maîtrise technique exclusive de l'aéronef affrété, de son contenu et de son équipage.

(2) Toute personne transportée à bord d'un aéronef affrété doit se conformer aux conditions fixées par le transporteur, et toute personne ou bien se trouvant à bord d'un aéronef affrété est assujetti à l'autorité du commandant de bord.

(3) Le transporteur peut

a) annuler ou résilier l'affrètement ou un vol particulier de celui-ci, à tout moment,

b) revenir à la base ou au dernier point d'atterrissage, ou

c) dérouter l'aéronef ou atterrir à un point intermédiaire,

lorsqu'il le juge nécessaire en raison d'une défectuosité de l'aéronef, du mauvais temps ou de conditions indépendantes de sa volonté.

Documents de transport

4. (1) Le transporteur doit délivrer,

a) pour chaque passager, un billet de passage, manifeste ou autre document du genre;

b) pour les bagages, un bulletin, manifeste ou autre document du genre, qui peut être combiné avec le document de passager; et

c) pour les marchandises, une lettre de transport aérien, un manifeste, une feuille de route, un connaissement ou autre document du genre.

(2) L'affréteur doit fournir au transporteur tous les renseignements, toutes les facilités et toute l'assistance raisonnables pour l'établissement et la délivrance desdits documents.

Remarque: Les transporteurs des groupes A, B et C peuvent omettre l'article 4.

Espace réservé au transporteur

5. A moins que l'affréteur ne s'y oppose, le transporteur peut utiliser, pour le transport de son personnel, de ses bagages ou de ses marchandises, tout espace que n'utilise pas l'affréteur dans l'aéronef affrété.

Dépouilles humaines

6. Sauf en cas d'urgence, les dépouilles humaines ne doivent être transportées qu'enfermées dans des cercueils ou des caisses conçus pour empêcher le dégagement des mauvaises odeurs.

Live Animals

7. (1) Live animals shall be properly crated, harnessed or packed, as required by the carrier.

(2) The carrier may, if he deems it necessary, require an attendant to accompany a live animal and the attendant shall be responsible for the care of the live animal.

(3) When the carrier furnishes food for a live animal, the cost of the food shall be charged to the charterer.

(4) The carrier is not responsible for the loss of, or injury to, a live animal except when caused directly or indirectly by the act, neglect or default of the carrier.

(5) The charterer shall indemnify the carrier for any loss or damage caused by a live animal of the charterer or an attendant accompanying that animal.

Dangerous Articles

8. (1) The charterer shall comply with the applicable governmental regulations governing the carriage of explosives or other dangerous articles under this Tariff.

(2) Any charterer shipping or attempting to ship dangerous articles in contravention of any government regulation shall be liable to the carrier for all loss or damage directly or indirectly caused thereby, and the carrier may store or dispose of such articles at the charterer's risk and expense.

Note: The following subsection may be substituted for subsection 8(1):

"8. (1) The carrier shall accept for carriage dangerous articles subject to the conditions published in Tariff... ".

Perishable Goods

9. (1) Perishable goods shall be properly packed by the charterer to prevent deterioration in flight.

(2) When perishable goods in a damaged condition or with damaged or inadequate packing are accepted for carriage the traffic document shall be so annotated by the carrier, and the carrier shall be liable only for any loss, damage, deterioration or destruction caused by its own negligence.

(3) The carrier shall take reasonable precautions to ensure that perishable goods are not damaged by freezing or defrosting in flight.

(4) Where

(*a*) perishable goods are refused by the consignee,

(*b*) no effective arrangements are made by the charterer or the consignee to accept perishable goods at the destination of the goods, or

(*c*) disposal instructions for perishable goods cannot be obtained from the charterer or consignee and there is danger that the goods may become worthless because of delay in transit or delivery or of non-delivery,

Animaux vivants

7. (1) Les animaux doivent être convenablement placés dans des caisses à claire-voie, harnachés ou empaquetés, selon les exigences du transporteur.

(2) Le transporteur peut, s'il le juge nécessaire, exiger qu'une personne accompagne l'animal et en prenne soin.

(3) Lorsque le transporteur fournit la nourriture de l'animal le coût de la nourriture est facturé à l'affréteur.

(4) Le transporteur n'est pas responsable de la perte d'un animal ou des blessures qu'il peut subir, à moins que cette perte ou ces blessures ne soient causées directement ou indirectement par le fait, la négligence ou l'omission du transporteur.

(5) L'affréteur doit dédommager le transporteur de toute perte ou avarie causée par un animal de l'affréteur ou par la personne qui accompagne cet animal.

Articles dangereux

8. (1) L'affréteur est tenu d'observer les règlements gouvernementaux qui régissent le transport effectué aux termes du présent tarif, des explosifs ou autres articles dangereux.

(2) Tout affréteur qui expédie ou tente d'expédier des articles dangereux en violation d'un règlement gouvernemental est responsable envers le transporteur de toute perte ou avarie pouvant en résulter directement ou indirectement, et le transporteur peut, aux risques et frais de l'affréteur, entreposer ces articles ou en disposer.

Remarque: Le paragraphe 8(1) peut être remplacé par le suivant:

«8. (1) Le transporteur accepte de transporter des articles dangereux aux conditions publiées dans le tarif.....».

Denrées périssables

9. (1) L'affréteur doit emballer convenablement les denrées périssables pour en empêcher la détérioration en cours de vol.

(2) Lorsque le transporteur accepte de transporter des denrées périssables avariées ou dont l'emballage est endommagé ou insuffisant, il doit en faire mention sur le titre de transport et il ne sera alors responsable que des pertes, avaries, détériorations ou destructions attribuables à une négligence de sa part.

(3) Le transporteur doit prendre des précautions raisonnables pour protéger les denrées périssables contre le gel ou le dégel en cours de vol.

(4) Dans les cas où

a) le destinataire refuse de prendre livraison de denrées périssables,

b) l'affréteur ou le destinataire n'a pas pris de dispositions efficaces pour la réception de denrées périssables à leur point de destination, ou

c) il est impossible d'obtenir de l'affréteur ou du destinataire des instructions sur la façon de disposer des denrées périssables et que les denrées risquent de perdre leur valeur par suite de retards ou de non-livraison,

the carrier may, without prior notice, sell or otherwise dispose of the goods upon the best terms available.

Prisoners

10. (1) A prisoner shall be accompanied by an attendant and the charterer shall assume full responsibility for the proper conduct and control of the prisoner.

(2) The charterer shall indemnify the carrier for any loss, injury or damage caused by a prisoner.

Refusal of Carriage

11. (1) The carrier may refuse to carry any passenger where it has reasonable grounds for believing that the passenger's condition is such as to involve an unusual risk or hazard

(*a*) to himself or to other persons, including, in the case of a pregnant passenger, an unborn child; or

(*b*) to any property.

(2) The carrier shall refuse to carry any articles that it has reasonable grounds for believing

(*a*) will endanger the safety of the aircraft, crew or passengers or any property;

(*b*) are shipped contrary to any governmental regulations; or

(*c*) are liable to cause damage to the aircraft or to baggage or goods on board the aircraft or injury to persons on board the aircraft.

(3) The carrier may refuse to carry improperly packed or otherwise defective baggage or goods.

Liability for Delay

12. The carrier shall not be liable for delay either before the flight is commenced or at any time during the charter owing to weather conditions, unserviceability of the aircraft or other conditions beyond the control of the carrier.

Liability of the Carrier Respecting Passengers

13. (1) The liability of the carrier in respect of the death of, or injury to, a passenger is limited to the sum of $..... .

(2) The carrier is not liable

(*a*) in the case of any passenger whose age or mental or physical condition, including pregnancy, is such as to involve an unusual risk or hazard, for any damages sustained by that passenger that would not have been sustained but for his age or mental or physical condition; or

(*b*) in the case of a pregnant passenger, for any damages in respect of the unborn child of that passenger.

Note:

1. Subsection 13(1) or subsections 13(1) and (2) may be omitted.

le transporteur peut, sans préavis, vendre ces denrées ou en disposer autrement aux meilleures conditions possibles.

Prisonniers

10. (1) Un prisonnier doit être escorté par une personne, et l'affréteur assume l'entière responsabilité de la conduite du prisonnier et de la surveillance à exercer.

(2) L'affréteur doit dédommager le transporteur de toute perte, blessure ou avarie que cause un prisonnier.

Refus de transport

11. (1) Le transporteur peut refuser de transporter un passager lorsqu'il a des raisons de croire que l'état du passager constitue un risque ou un danger exceptionnel

a) pour lui-même ou pour d'autres personnes, y compris, dans le cas d'une femme enceinte, un enfant à naître; ou

b) pour des biens.

(2) Le transporteur doit refuser de transporter certains articles lorsqu'il a des raisons de croire

a) qu'ils compromettront la sécurité de l'aéronef, de l'équipage, des passagers ou de biens quelconques;

b) qu'ils sont expédiés en violation de règlements gouvernementaux; ou

c) qu'ils peuvent endommager l'aéronef, les bagages ou les marchandises ou causer des blessures aux personnes à bord de l'aéronef.

(3) Le transporteur peut refuser de transporter des bagages ou des marchandises mal emballés ou autrement défectueux.

Responsabilité en cas de retard

12. Le transporteur n'est pas responsable des retards qui peuvent survenir, soit avant le vol, soit à un moment quelconque de son exécution en raison du mauvais temps, d'une défectuosité de l'appareil ou conditions indépendantes de sa volonté.

Responsabilité du transporteur à l'égard des passagers

13. (1) En cas de décès d'un passager ou de blessures subies par un passager, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de $..... .

(2) Le transporteur n'est pas responsable

a) dans le cas d'un passager dont l'âge, l'état mental ou physique, y compris la grossesse, constitue un risque ou un danger exceptionnel, des dommages subis par ce passager et qu'il n'aurait pas subis s'il n'eût été de son âge, de son état mental ou physique; ni

b) dans le cas d'une femme enceinte, de tout dommage subi par l'enfant à naître.

Remarque:

1. Le paragraphe 13(1) ou les paragraphes 13(1) et (2) peuvent être omis.

2. In subsection 13(1) a sum not smaller than the minimum amount of insurance required by section 20 of the Regulations may be inserted.

3. The following subsection may be added immediately after subsection 13(1):

"(1.1) The carrier may by agreement with the charterer increase the carrier's limit of liability above the sum set out in subsection (1) but the charterer, in such case, shall be charged for any additional insurance premiums paid by the carrier as a result of such increase in the carrier's limit of liability."

Liability of Carrier Respecting Baggage

14. (1) Subject to subsection (2), the liability of the carrier in respect of loss of, or damage to, baggage, whether caused directly or indirectly by the act, neglect or default of the carrier or not, is limited to the sum of $100 per passenger.

(2) The liability of the carrier is limited to the declared value of baggage when the charterer

(*a*) has declared a value of the baggage in an amount exceeding $100 per passenger for any one or more passengers; and

(*b*) has paid an additional charge of $..... per $ . . or fraction thereof for the excess amount.

Note:

1. Subsections 14(1) and (2) or subsection 14(2) may be omitted.

2. A sum greater than $100 may be inserted in subsection 14(1) or paragraph 14(2)(*a*).

Liability of Carrier Respecting Goods

15. (1) Subject to subsection (2) and section 16, the liability of the carrier in respect of loss of, or damage to, goods, whether caused directly or indirectly by the act, neglect or default of the carrier or not, is limited to the sum of $..... per pound.

(2) The liability of the carrier is limited to the declared value of goods when the charterer

(*a*) has declared a value of the goods in an amount exceeding $..... per pound; and

(*b*) has paid an additional charge of $..... per $ . . . . or fraction thereof for the excess amount.

Exclusions From Liability Respecting Goods

16. (1) Unless caused by its negligence, the carrier shall not be liable for

(*a*) any difference in weight or quantity of goods from shrinkage, leakage or evaporation, or

(*b*) loss of, or damage to, goods

occurring after the expiration of 48 hours, exclusive of statutory or customary holidays, from the time of oral or written notice to the consignee of the arrival of the goods at the airport or landing area serving the destination of the goods.

2. Au paragraphe 13(1), il est permis d'insérer un montant supérieur au minimum du montant d'assurance qu'exige l'article 20 du règlement.

3. Le paragraphe suivant peut être ajouté, immédiatement après le paragraphe 13(1):

«(1.1) Il est permis au transporteur, en accord avec l'affréteur, de relever la limite de responsabilité fixée au paragraphe (1); dans ce cas, le supplément de primes d'assurance que le transporteur pourrait en conséquence avoir à payer est facturé à l'affréteur.»

Responsabilité du transporteur à l'égard des bagages

14. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la responsabilité du transporteur pour perte ou avarie de bagages causés directement ou indirectement par le fait, la négligence ou l'omission du transporteur, est limitée à $100 par passager.

(2) La responsabilité du transporteur est limitée à la valeur déclarée des bagages lorsque l'affréteur

a) a déclaré comme valeur de bagages un montant supérieur à $100 par passager, pour un ou plusieurs passagers; et

b) a payé pour l'excédent de valeur, ou partie de celui-ci, un supplément de $..... par tranche de $..... .

Remarque:

1. Les paragraphes 14(1) et (2) ou le paragraphe 14(2) peuvent être omis.

2. Un montant supérieur à $100 peut être inséré au paragraphe 14(1) ou à l'alinéa 14(2)*a*).

Responsabilité du transporteur à l'égard des marchandises

15. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l'article 16, la responsabilité du transporteur pour perte ou avarie de marchandises, causée directement ou indirectement par le fait, la négligence ou l'omission du transporteur, est limitée à $..... par livre.

(2) La responsabilité du transporteur est limitée à la valeur déclarée des marchandises lorsque l'affréteur

a) a déclaré comme valeur des marchandises un montant supérieur à $..... par livre; et

b) a payé pour l'excédent de valeur, ou partie de celui-ci, un supplément de $..... par tranche de $..... .

Cas de non-responsabilité à l'égard des marchandises

16. (1) Sauf en cas de négligence de sa part, le transporteur n'est pas responsable

a) des réductions de poids ou de quantité subies par les marchandises à la suite de contraction, de fuites ou d'évaporation, ni

b) des pertes ou avaries de marchandises

qui se produisent après l'expiration d'un délai de 48 heures (sans tenir compte des jours de fête légale ou des jours fériés) à compter du moment où notification a été faite au destinataire, verbalement ou par écrit, de l'arrivée des marchandises à leur destination, soit à l'aéroport, soit à l'aire d'atterrissage.

(2) The carrier shall not be liable for loss of, or damage to, any goods caused or contributed to by

(*a*) acts of God, perils of the air, the Queen's enemies, public authorities acting with actual or apparent authority of law, quarantine, riots, strikes, civil commotions, or hazards or dangers incident to a state of war;

(*b*) the act or default of the charterer, consignee or owner;

(*c*) the nature of the goods or any defect in the goods or any characteristic or inherent vice therein;

(*d*) violation by the charterer, consignee or any other party claiming an interest in the goods, of any of the terms and conditions contained in this Tariff or in any other applicable Tariff including, but without being limited to, failure to observe any of the terms and conditions relating to goods not acceptable for transportation or goods acceptable only under certain conditions;

(*e*) improper or insufficient packing, securing, marking or addressing;

(*f*) acts or omissions of warehousemen, customs or quarantine officials or other persons other than the carrier or its agents, in gaining lawful or unlawful possession of the goods; or

(*g*) compliance with delivery instructions from the charterer or consignee.

(2) Le transporteur n'est pas responsable des pertes ou avaries de marchandises que pourraient causer ou occasionner

a) la force majeure, les périls de l'air, les ennemis de la Reine, l'autorité publique exerçant un pouvoir de fait ou de droit, l'autorité de la loi, la quarantaine, les émeutes, les grèves, les agitations populaires, les risques ou les dangers inhérents à l'état de guerre;

b) le fait ou l'omission de l'affréteur, du destinataire ou du propriétaire;

c) la nature des marchandises, ou tout défaut, particularité ou vice propre de ces marchandises;

d) une infraction commise par l'affréteur, le destinaire ou un tiers qui prétend avoir un droit sur les marchandises, à l'une des conditions du présent tarif ou de tout autre tarif applicable, et notamment l'inobservation de l'une des conditions concernant les marchandises que le transporteur ne peut pas accepter de transporter, ou qu'il ne peut accepter qu'à certaines conditions;

e) les erreurs ou les déficiences dans l'emballage, l'arrimage, le marquage ou l'adresse;

f) le fait ou l'omission des entreposeurs, des agents de douane ou de quarantaine, ou de personnes autres que le transporteur ou ses mandataires, qui prennent possession, légalement ou non, des marchandises; ou

g) l'observation des instructions données par l'affréteur ou le destinataire pour la livraison des marchandises.

(3) The carrier shall not be liable for loss, damage, deterioration, destruction, theft, pilferage, delay, default, misdelivery, non-delivery or any other result not caused by the actual negligence of itself, or its agents, servants or representatives acting within the scope of their authority, or not occurring on its own line or in its own service, or for any act, default, negligence, failure or omission of any other carrier or any other transportation organization.

(3) Le transporteur n'est pas responsable des pertes, avaries, détériorations, destructions, vols, chapardages, retards, omissions, erreurs de livraison, non-livraisons ou autres faits qui ne sont pas la conséquence d'une négligence réelle de sa part, ou de la part de ses mandataires, de ses préposés ou de ses représentants agissant dans le cadre de leur mandat, ou qui ne sont pas produits sur son propre réseau ou dans son propre service. Il n'est pas non plus responsable des faits, manquements, négligences, défaillances ou omissions d'autres transporteurs ou entreprises de transport.

(4) The carrier shall not be liable for any loss of money, bullion, bonds, coupons, jewelry, precious stones, valuable papers or other articles of extraordinary value, except as provided for in section 15, unless such articles are specifically declared to the carrier in writing, but the carrier shall not be liable in any event for such articles enclosed in or shipped as baggage.

(4) Le transporteur n'est pas responsable des pertes de pièces de monnaie ou de billets de banque, de lingots, d'obligations, de coupons, de bijoux, de pierres précieuses, de papiers de valeur ou d'autres articles de valeur exceptionnelle, si ce n'est dans les limites prévues à l'article 15, à moins que ces articles ne lui soient déclarés expressément par écrit. Toutefois, le transporteur n'est jamais responsable d'articles de ce genre compris dans des bagages ou expédiés comme bagages.

(5) The carrier shall not, in any event, be liable for any consequential or special damages arising from transportation whether or not the carrier had knowledge that such damages might be incurred.

(5) Le transporteur n'est en aucun cas responsable des avaries consécutives ou particulières au transport, qu'il ait été ou non au courant de la possibilité de telles avaries.

(6) The carrier shall not be liable for loss or damage caused by or to liquids, or fragile or perishable articles enclosed in or shipped as baggage.

(6) Le transporteur n'est pas responsable des pertes ou avaries causées ou subies par des liquides ou articles fragiles ou périssables compris dans les bagages ou expédiés comme bagages.

(7) The carrier shall not be liable for any claims unless written notice thereof is given at the head office of the carrier within the period prescribed by section 17.

(7) Le transporteur est dégagé de toute responsabilité lorsque la demande de dédommagement n'est pas présentée par écrit à son siège principal dans le délai prévu à l'article 17.

Limitation of Action

17. (1) No action may be maintained against the carrier for injury to or for any delay in carriage of any passenger unless the action is commenced within one year of such occurrence.

(2) No action may be maintained against the carrier for loss or delay of, or damage to, baggage or goods, unless notice of the claim is presented in writing to the head office of the carrier within 30 days after the occurrence of such loss, delay or damage or such further period as a Court may decide in view of all the circumstances to be reasonable, and unless the action is commenced within one year of such occurrence.

Prescription

17. (1) L'action en responsabilité du transporteur, pour blessures ou pour retard dans le transport subis par un passager, se prescrit par un an.

(2) Le transporteur ne peut être poursuivi en justice pour pertes de bagages ou de marchandises, ou pour avaries ou retards subis par des bagages ou des marchandises s'il ne lui est pas présenté par écrit une demande de dédommagement à son siège principal, dans un délai de 30 jours (ou plus lorsque le tribunal le juge à propos en raison des circonstances) à compter de la date de la perte, de l'avarie ou du retard, et l'action se prescrit par un an à compter de ladite date.

Currency

18. (1) All monetary amounts published in this Tariff are stated in terms of lawful currency of Canada.

(2) Charges are payable in Canadian currency or in any other currency acceptable to the carrier in an amount equivalent to the Canadian dollar amount, computed on the basis of the currently effective banker's buying rate.

Monnaie

18. (1) Tous les montants d'argent qui figurent au présent tarif sont exprimés en monnaie légale canadienne.

(2) Les frais facturés sont payables en monnaie canadienne ou en toute autre devise acceptée par le transporteur, d'un montant équivalent à la monnaie canadienne, calculé d'après le cours d'achat bancaire alors en vigueur.

Payment and Adjustment of Charges

19. (1) Any amount by which charges paid before commencement of a charter, or prior to its completion, exceed the charges properly applicable to the completed charter shall be refunded to the charterer upon completion of the charter.

(2) When charges paid before commencement, or prior to completion, of a charter are less than the charges properly applicable to the completed charter, the difference shall be charged to the charterer upon completion of the charter.

(3) When a charter is cancelled by the carrier prior to commencement, a full refund of the charges paid in advance shall be made to the charterer by the carrier.

(4) When a charter is cancelled by the carrier after commencement, charges shall be charged for the completed portion only.

(5) No charges shall be charged to the charterer

(*a*) where flights are not completed due to mechanical failure or crew casualties and the carrier fails to arrange satisfactory alternative transportation; or

(*b*) where charges are assessed on a mileage basis, in respect of any deviation not requested by the charterer.

(6) No charges shall be charged to the charterer in respect of any flying in an unsuccessful attempt to complete a flight required under the charter, unless the charterer, his servant or agent, agrees in advance.

(7) The monthly payment on term charters of one month or more shall not be less than the applicable minimum charge per month.

(8) Any refund of charges to which a charterer might be entitled shall be limited to a sum attributable to that part of a charter that has not been usefully performed.

Paiement et redressement des frais facturés

19. (1) S'il est facturé, avant le début ou la fin d'un affrètement, des frais dépassant ceux qui sont exigibles pour l'exécution intégrale du service, l'excédent doit en être remboursé à l'affréteur après l'exécution dudit service.

(2) S'il est facturé avant le début ou la fin d'un affrètement, des frais inférieurs à ceux qui sont exigibles pour l'exécution intégrale du service, la différence doit être absorbée par l'affréteur après l'exécution dudit service.

(3) Lorsque le transporteur annule un affrètement avant le début de son exécution, il doit rembourser l'acompte versé par l'affréteur.

(4) Lorsque le transporteur interrompt l'affrètement, seuls sont facturés les frais consécutifs à la partie du service effectivement exécutée.

(5) Rien n'est facturé à l'affréteur

a) lorsqu'un vol n'est pas terminé en raison de défaillances mécaniques ou d'accidents survenus à des membres de l'équipage et que le transporteur n'organise pas de transport de remplacement satisfaisant; ou

b) dans le cas où les frais facturés sont calculés au mille, lors d'un déroutement qui n'est pas demandé par l'affréteur.

(6) Rien n'est facturé à l'affréteur pour le temps de vol effectué dans une tentative infructueuse de terminer un vol prévu par le contrat d'affrètement, à moins que l'affréteur, son préposé ou son mandataire n'y ait consenti d'avance.

(7) Le paiement mensuel, dans le cas des affrètements à terme d'un mois ou plus, ne doit pas être inférieur à la taxe mensuelle minimale applicable.

(8) Le seul remboursement que peut exiger un affréteur est celui des frais imputables, à la partie de l'affrètement qui n'a pas été réalisée effectivement.

Ground Transportation

20. Tolls published in this Tariff do not include charges for ground transportation.

Split Charters

21. The carrier shall enter into a charter with one charterer only at one time and shall not permit the resale of space at a toll per unit, but when the charterer and persons other than the carrier wish to use the aircraft jointly, the carrier, if requested by the charterer, may accept payment of the charter charges from the charterer and such other persons on any basis of apportionment agreed to between the parties.

Substitution of Aircraft

22. (1) When, owing to causes beyond the control of the carrier, the chartered aircraft is unavailable at the time the charter commences or becomes unavailable while carrying out the charter, the carrier may furnish another aircraft of the same type or, with the consent of the charterer, substitute any other type of aircraft at the rates and charges applicable to the aircraft originally chartered except as provided in subsections (2) and (3).

(2) When a substituted aircraft is capable of a larger payload than the aircraft originally chartered, the payload carried in the substituted aircraft shall not be greater than the payload that would have been available in the aircraft originally chartered, unless the charterer agrees to pay the rates and charges applicable to the substituted aircraft.

(3) When the maximum payload of a substituted aircraft is smaller than the maximum payload of the aircraft originally chartered, charges shall be based on the rates and charges applicable to the type of substituted aircraft.

Charges for Cancellation of Charters by the Charterer

23. (1) In the case of charters other than term charters,

(*a*) when cancellation is made more than..... hours prior to planned departure, no cancellation charge is payable;

(*b*) when cancellation is made less than one hour prior to planned departure, a cancellation charge of..... per cent of the total charter charge is payable; or

(*c*) when cancellation is made after the charter has commenced but before it is completed, a cancellation charge of..... per cent of the total charter charge is payable.

(2) In the case of term charters,

(*a*) when cancellation is made more than..... days prior to commencement of the charter, no cancellation charge shall be made;

(*b*) when cancellation is made less than..... days before planned commencement of the charter, a charge equivalent to..... days at the minimum charge per day per aircraft shall be made; and

Transport au sol

20. Les taux publiés au présent tarif ne comprennent pas le coût du transport au sol.

Affrètements partagés

21. Le transporteur ne conclura de contrat d'affrètement qu'avec un seul affréteur à la fois et ne permettra pas la revente d'espace à un taux unitaire. Toutefois, lorsque l'affréteur et des personnes autres que le transporteur désirent utiliser l'aéronef en commun, le transporteur peut, à la demande de l'affréteur, accepter le paiement des coûts d'affrètement par l'affréteur et ces autres personnes, suivant une répartition convenue entre les parties.

Substitution d'aéronefs

22. (1) Lorsque, pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur, l'aéronef affrété n'est pas disponible au moment d'entreprendre l'exécution de l'affrètement ou qu'il cesse d'être disponible en cours d'exécution du contrat, le transporteur peut fournir un autre aéronef du même type ou, avec l'accord de l'affréteur, un appareil d'un autre type aux taux et taxes applicables à l'aéronef initialement affrété, sauf les cas prévus aux paragraphes (2) et (3).

(2) Lorsqu'un aéronef de remplacement peut transporter une charge marchande supérieure à celle de l'aéronef initialement affrété, la charge marchande transportée par l'aéronef de remplacement ne doit pas excéder celle qui aurait pu être mise à bord du premier aéronef, à moins que l'affréteur n'accepte de payer les taux et taxes applicables à l'aéronef de remplacement.

(3) Lorsque l'aéronef de remplacement a une charge marchande maximale inférieure à celle de l'aéronef initialement affrété, les taux et taxes applicables sont ceux de l'aéronef de remplacement.

Frais consécutifs à l'annulation par l'affréteur d'un contrat d'affrètement

23. (1) Dans le cas des affrètements qui ne sont pas des affrètements à terme,

a) si le contrat est annulé plus de..... heures avant le départ prévu, l'annulation n'entraîne aucun frais;

b) si le contrat est annulé moins d'une heure avant le départ prévu, l'annulation entraîne des frais correspondant à..... pour cent du prix total de l'affrètement;

c) si le contrat est annulé en cours d'exécution de l'affrètement, l'annulation entraîne des frais correspondant à..... pour cent du prix total de l'affrètement.

(2) Dans le cas des affrètements à terme,

a) si le contrat est annulé plus de..... jours avant le commencement du service d'affrètement, l'annulation n'entraîne aucun frais;

b) si le contrat est annulé moins de..... jours avant la date prévue pour le commencement du service, un paiement égal à..... jours de la taxe minimale quotidienne par aéronef est exigible;

(*c*) when cancellation is made after the charter commences, a charge equivalent to..... days at the minimum charge per day per aircraft shall be made.

Note: Section 23 may be omitted.

Payment of Charges on Behalf of the Charterer

24. Upon request of the charterer and subject to reimbursement by the charterer, the carrier may pay or assume responsibility for payment of charges for transportation, cartage, storage, loading and unloading, Government duties and customs fees accrued on the goods to be carried pursuant to the charter.

Facilities and Services Required to be Provided by Charterer

25. (1) Where the following facilities and services, that is to say,

(*a*) communications and navigational aids,

(*b*) hangar and storage space,

(*c*) pre-heaters for aircraft,

(*d*) airstrips with communications, markers, lights or both, or

(*e*) personnel to assist carrier's crews with aircraft ground operations,

are available for the carrier's use at points other than the carrier's base situated in the area north of 68°30′ North Latitude from 141° to 115° West Longitude, 68° North Latitude from 115° to 80° West Longitude, 66° North Latitude from 80° to 68° West Longitude and 61° North Latitude east of 68° West Longitude, the cost to the carrier of using such facilities and services shall be charged to the charterer.

(2) Where the facilities and services set out in subsection (1) are required but not available in the area described in that subsection, they shall be provided by the charterer at no cost to the carrier.

(3) Upon the request of and authorization by the charterer, the carrier shall act as agent for the charterer and arrange for the facilities and services set out in subsection (1) and the charterer shall be charged the costs incurred by the carrier in providing them.

Note: The following subsection may be substituted for subsection 25(1):

"25. (1) Where the following facilities and services, that is to say,

(*a*) communications and navigational aids,

(*b*) hangar and storage space,

(*c*) pre-heaters for aircraft,

(*d*) airstrips with communications, markers, lights or both, or

(*e*) personnel to assist carrier's crews with aircraft ground operations,

are available for the carrier's use at points other than the carrier's base situated north of 57° 30′ North Latitude west of 102° West Longitude and north of 58° North Latitude east of

c) si le contrat est annulé après le commencement du service, un paiement égal à..... jours de la taxe minimale quotidienne par aéronef est exigible.

Remarque: L'article 23 peut être omis.

Paiements pour le compte de l'affréteur

24. A la demande de l'affréteur et sous réserve de remboursement par ce dernier, le transporteur peut payer ou se charger de payer les frais de transport, de camionnage, d'entreposage, de chargement et de déchargement, ainsi que les droits de douane et autres taxes gouvernementales applicables aux marchandises à transporter aux termes de l'affrètement.

Installations et services à fournir par l'affréteur

25. (1) Lorsque les installations et services ci-après, c'est-à-dire

a) les télécommunications et aides à la navigation,

b) les hangars et locaux de stockage,

c) les réchauffeurs d'aéronef,

d) les pistes d'atterrissage équipées de moyens de télécommunication, de balises et de feux, ou

e) le personnel pour aider les équipages du transporteur dans la manœuvre de l'aéronef au sol,

sont à la disposition du transporteur en des points autres que la base de ce dernier et situés dans la région s'étendant au nord de 68° 30′ de latitude nord, entre 141° et 115° de longitude ouest, au nord de 68° de latitude nord, entre 115° et 80° de longitude ouest, au nord de 66° de latitude nord, entre 80° et 68° de longitude ouest et au nord de 61° de latitude nord à l'est de 68° de longitude ouest, les frais occasionnés au transporteur par leur utilisation doivent être facturés a l'affréteur.

(2) L'affréteur doit fournir gratuitement au transporteur les installations et services mentionnés au paragraphe (1), lorsqu'ils sont nécessaires mais non disponibles dans la région décrite audit paragraphe.

(3) A la demande et sur l'autorisation de l'affréteur, le transporteur doit agir en qualité d'agent de l'affréteur et prendre les dispositions nécessaires en ce qui concerne les installations et services mentionnés au paragraphe (1), et les frais ainsi occasionnés au transporteur sont facturés à l'affréteur.

Remarque: Le paragraphe 25(1) peut être remplacé par le suivant:

«25. (1) Lorsque les installations et services ci-après, c'est-à-dire

a) les télécommunications et aides à la navigation,

b les hangars et locaux de stockage,

c) les réchauffeurs d'aéronef,

d) les pistes d'atterrissage équipées de moyens de télécommunication, de balises et de feux,

e) le personnel pour aider les équipages du transporteur dans la manœuvre de l'aéronef au sol,

sont à la disposition du transporteur en des points autres que la base de ce dernier et situés au nord de 57° 30′ de latitude nord, à l'ouest de 102° de longitude ouest et au nord de 58° de

102° West Longitude, the cost to the carrier for using such facilities and services, except when owned and operated by the carrier, shall be charged to the charterer."

Minimum Charges

26. (1) When the charges for flying are less than the applicable minimum charges per aircraft published in Table II, the minimum charges per aircraft are applicable.

(2) Except as provided in paragraph 27(1)(*c*), the minimum charge for flying on term charters is the amount computed by multiplying the number of days or months each aircraft is on the term charter by the applicable minimum charge per aircraft per day or per month.

(3) The minimum charge per aircraft per month is applicable when it is less than the charge resulting from the application of the minimum charge per aircraft per day.

(4) For days beyond a period of a whole month, 1/30 of the applicable minimum charge per aircraft per month is applicable to each such day.

(5) In term charters of less than one month when the aircraft is available for less than an average of 5 hours per day, the minimum charge per aircraft per day is an amount bearing the same proportion to the applicable minimum charge per day in Table II as the average number of hours of availability per day bears to an average of 5 hours per day.

(6) In term charters of one month or more, when the aircraft is available to the charterer for less than an average of 25 days per month, the minimum charge per aircraft for the period of the charter is reduced by 1/30 of the applicable minimum charge per aircraft per month for each day the aircraft is unavailable less than the average of 25 days.

Application of Zone Rates and Charges

27. (1) The applicable rates and charges are those in effect in the zone in which each flight originates, except as follows:

(*a*) a flight originating on a zone boundary line is subject to the lower of the rates and charges applicable in the zones separated by that boundary line;

(*b*) when, to meet the requirements of the carrier, a stop is made in a zone different from that in which a flight originates, there is no change in the applicable rates and charges; and

(*c*) when, on a term charter, flights originate in more than one zone, the minimum charge applicable to each zone is applied to the number of days, for charters of 30 days, or months, for charters of 30 days or more, that bears the same proportion to the total number of days or months to which minimum charges are applicable on the charter as the number of hours flown in each zone bears to the total hours flown pursuant to the charter.

latitude nord et à l'est de 102° de longitude ouest, les frais occasionnés au transporteur par leur utilisation sont, à moins que ce dernier n'en soit propriétaire et n'en assure l'exploitation, facturés à l'affréteur.»

Taxes minimales

26. (1) Lorsque la taxe de vol est inférieure à la taxe minimale prévue par aéronef au tableau II, on applique cette dernière.

(2) A l'exception du cas prévu à l'alinéa 27(1)*c*), la taxe de vol minimale exigible en cas d'affrètement à terme, correspond au produit du nombre de jours ou de mois pendant lesquels chaque aéronef est affecté à l'affrètement multiplié par la taxe minimale, quotidienne ou mensuelle, exigible par aéronef.

(3) La taxe minimale mensuelle par aéronef s'applique lorsqu'elle est inférieure au montant résultant de l'application de la taxe minimale quotidienne par aéronef.

(4) Pour chaque jour en sus d'un mois entier, on doit compter 1/30 de la taxe minimale mensuelle applicable par aéronef.

(5) Dans le cas des affrètements à terme de moins de un mois, lorsque l'aéronef est disponible en moyenne moins de 5 heures par jour, la taxe minimale quotidienne exigible par aéronef est une fraction de la taxe minimale quotidienne indiquée au tableau II proportionnelle au rapport existant entre la moyenne des heures de disponibilité quotidienne et une moyenne de 5 heures par jour.

(6) Dans le cas des affrètements à terme de un mois ou plus, lorsque l'aéronef est à la disposition de l'affréteur pendant moins de 25 jours en moyenne par mois, la taxe minimale exigible par aéronef, pour la durée de l'affrètement est réduite de 1/30 de la taxe minimale mensuelle exigible par aéronef pour chaque jour, manquant à la moyenne des 25 jours, pendant lequel l'aéronef n'est pas disponible.

Taux et taxes applicables à l'intérieur des zones

27. (1) Les taux et taxes applicables à l'intérieur de la zone d'origine de chaque vol s'appliquent, sauf dans les cas suivants:

a) lorsque le point d'origine d'un vol se trouve sur la ligne de démarcation de deux zones, les taux et taxes le plus bas de ces zones contiguës s'appliquent;

b) lorsqu'un aéronef fait escale, pour les besoins du transporteur, dans une zone autre que la zone d'origine du vol, les taux et taxes applicables restent inchangés; et

c) s'il s'agit d'un affrètement à terme, lorsque les points d'origine des vols se trouvent dans des zones différentes, on applique la taxe minimale exigible pour chaque zone au nombre des jours (en cas d'affrètement de 30 jours) ou de mois (en cas d'affrètement de plus de 30 jours) que représente le nombre total de jours ou de mois durant lesquels s'applique la taxe minimale exigible proportionnellement au rapport existant entre le nombre d'heures de vol affectées dans chaque zone et le nombre total d'heures de vol accomplies aux termes de l'affrètement.

(2) For the purposes of this Tariff, Canada is divided into the following zones:

A. The area south of 57°30′ North Latitude west of 120° West Longitude between 57°30′ North Latitude and 54° North Latitude and west of straight lines drawn between 54° North Latitude 120° West Longitude, 51° North Latitude 116° West Longitude and 49° North Latitude 114° West Longitude

B. The area south of 51° North Latitude between 102° West Longitude and a straight line joining 49° North Latitude 114° West Longitude and 51° North Latitude 116° West Longitude

C. The area between 102° West Longitude and 52° West Longitude south of a line drawn along parallels of Latitude and meridians of Longitude, except as otherwise indicated, between the following points:

51° North Latitude 102° West Longitude

51° North Latitude 57°30′ West Longitude, thence in a straight line drawn to

52° North Latitude 55°30′ West Longitude; thence along

52° North Latitude to 52° West Longitude

D. The area circumscribed by a line drawn along the parallels of latitude and meridians of Longitude, except as otherwise indicated, between the following points:

51° North Latitude 116° West Longitude, thence in a straight drawn to 54° North Latitude 120° West Longitude 54°30′ North Latitude 120° West Longitude 54°30′ North Latitude 102° West Longitude 51° North Latitude 102° West Longitude 51° North Latitude 116° West Longitude

E. The area circumscribed by a line drawn along the parallels of Latitude and meridians of Longitude between the following points:

51° North Latitude 102° West Longitude 54°30′ North Latitude 102° West Longitude 54°30′ North Latitude 85° West Longitude 51° North Latitude 85° West Longitude and 51° North Latitude 102° West Longitude

F. The area of 85° West Longitude between 54°30′ North Latitude and a line drawn along the parallels of Latitude and meridians of Longitude except as otherwise indicated, between the following points:

51° North Latitude 85° West Longitude 51° North Latitude 57°30′ West Longitude, thence in a straight line to 52° North Latitude 55°30′ West Longitude then along 52° North Latitude to 52° West Longitude

G. The area circumscribed by a line drawn along parallels of Latitude and meridians of Longitude between the following points:

54°30′ North Latitude 120° West Longitude 57°30′ North Latitude 120° West Longitude 57°30′ North Latitude 107° West Longitude 54°30′ North Latitude 107° West Longitude and 54°30′ North Latitude 120° West Longitude

(2) Aux fins du présent tarif, le Canada est divisé en zones, comme suit:

A. La zone située au sud de 57°30′ de latitude nord et à l'ouest de 120° de longitude ouest, entre 57°30′ et 54° de latitude nord, et à l'ouest de droites tirées entre le point situé à 54° de latitude nord et 120° de longitude ouest, le point situé à 51° de latitude nord et 116° de longitude ouest, et le point situé à 49° de latitude nord et 114° de longitude ouest

B. La zone située au sud de 51° de latitude nord, entre 102° de longitude ouest et une droite reliant le point situé à 49° de latitude nord et 114° de longitude ouest, et le point situé à 51° de latitude nord et 116° de longitude ouest

C. La zone comprise entre 102° et 52° de longitude ouest et située au sud d'une ligne tirée, sauf indication contraire, suivant les parallèles et les méridiens, entre les points suivants:

51° de latitude nord 102° de longitude ouest 51° de latitude nord 57°30′ de longitude ouest, de là, en ligne droite jusqu'au point 52° de latitude nord 55°30′ de longitude ouest, de là, suivant le 52° de latitude nord jusqu'au 52° longitude ouest

D. La zone délimitée par une ligne tirée, sauf indication contraire, suivant les parallèles et les méridiens, entre les points suivants:

51° de latitude nord 116° de longitude ouest, de là en ligne droite jusqu'à 54° de latitude nord 120° de longitude ouest 54°30′ de latitude nord 120° de longitude ouest 54°30′ de latitude nord 102° de longitude ouest 51° de latitude nord 102° de longitude ouest 51° de latitude nord 116° de longitude ouest

E. La zone délimitée par une ligne tirée suivant les parallèles et les méridiens, entre les points suivants:

51° de latitude nord 102° de longitude ouest 54°30′ de latitude nord 102° de longitude ouest 54°30′ de latitude nord 85° de longitude ouest 51° de latitude nord 85° de longitude ouest et 51° de latitude nord 102° de longitude ouest

F. La zone située à l'est de 85° de longitude ouest, entre 54°30′ de latitude nord et une ligne tirée, sauf indication contraire, suivant les parallèles et les méridiens entre les points suivants:

51° de latitude nord 85° de longitude ouest 51° de latitude nord 57°30′ de longitude ouest, de là en ligne droite jusqu'à 52° de latitude nord 55°30′ de longitude ouest, puis suivant le 52° latitude nord jusqu'au 52° longitude ouest

G. La zone délimitée par une ligne tirée suivant les parallèles et les méridiens entre les points suivants:

54°30′ de latitude nord 120° de longitude ouest 57°30′ de latitude nord 120° de longitude ouest 57°30′ de latitude nord 107° de longitude ouest 54°30′ de latitude nord 107° de longitude ouest et 54°30′ de latitude nord 120° de longitude ouest

H. The area circumscribed by a line drawn along parallels of Latitude and meridians of Longitude between the following points:

54°30′ North Latitude 107° West Longitude 57°30′ North Latitude 107° West Longitude 57°30′ North Latitude 102° West Longitude 54°30′ North Latitude 102° West Longitude and 54°30′ North Latitude 107° West Longitude

I. The area circumscribed by a line drawn along parallels of Latitude and meridians of Longitude between the following points:

54°30′ North Latitude 102° West Longitude 58° North Latitude 102° West Longitude 58° North Latitude 85° West Longitude 54°30′ North Latitude 85° West Longitude and 54°30′ North Latitude 102° West Longitude

J. The area east of 85° West Longitude between 54°30′ North Latitude and 58° North Latitude

K. The area circumscribed by a line drawn along the parallels of Latitude and meridians of Longitude between the following points:

57°30′ North Latitude 120° West Longitude 60° North Latitude 120° West Longitude 60° North Latitude 102° West Longitude 57°30′ North Latitude 102° West Longitude and 57°30′ North Latitude 120° West Longitude

L. The area circumscribed by a line drawn along the parallels of Latitude and meridians of Longitude between the following points:

57°30′ North Latitude 141° West Longitude 64° North Latitude 141° West Longitude 64° North Latitude 102° West Longitude 60° North Latitude 102° West Longitude 60° North Latitude 120° West Longitude 57°30′ North Latitude 120° West Longitude and 57°30′ North Latitude 141° West Longitude

M. The area circumscribed by a line drawn along the parallels of Latitude and meridians of Longitude between the following points:

58° North Latitude 102° West Longitude 68° North Latitude 102° West Longitude 68° North Latitude 80° West Longitude 58° North Latitude 80° West Longitude and 58° North Latitude 102° West Longitude

N. The area east of 80° West Longitude between 58° North Latitude and 64° North Latitude

O. The area circumscribed by a line drawn along the parallels of Latitude and meridians of Longitude between the following points:

64° North Latitude 141° West Longitude 68°30′ North Latitude 141° West Longitude 68°30′ North Latitude 128° West Longitude 66° North Latitude 128° West Longitude 66° North Latitude 102° West Longitude 64° North Latitude 102° West Longitude and 64° North Latitude 141° West Longitude

P. The area circumscribed by a line drawn along the parallels of Latitude and meridians of Longitude between the following points:

H. La zone délimitée par une ligne tirée suivant les parallèles et les méridiens entre les points suivants:

54°30′ de latitude nord 107° de longitude ouest 57°30′ de latitude nord 107° de longitude ouest 57°30′ de latitude nord 102° de longitude ouest 54°30′ de latitude nord 102° de longitude ouest et 54°30′ de latitude nord 107° de longitude ouest

I. La zone délimitée par une ligne tirée suivant les parallèles et les méridiens, entre les points suivants:

54°30′ de latitude nord 102° de longitude ouest 58° de latitude nord 102° de longitude ouest 58° de latitude nord 85° de longitude ouest 54°30′ de latitude nord 85° de longitude ouest et 54°30′ de latitude nord 102° de longitude ouest

J. La zone située à l'est de 85° de longitude ouest, entre 54°30′ et 58° de latitude nord

K. La zone délimitée par une ligne tirée suivant les parallèles et les méridiens entre les points suivants:

57°30′ de latitude nord 120° de longitude ouest 60° de latitude nord 120° de longitude ouest 60° de latitude nord 102° de longitude ouest 57°30′ de latitude nord 102° de longitude ouest et 57°30′ de latitude nord 120° de longitude ouest

L. La zone délimitée par une ligne tirée suivant les parallèles et les méridiens entre les points suivants:

57°30′ de latitude nord 141° de longitude ouest 64° de latitude nord 141° de longitude ouest 64° de latitude nord 102° de longitude ouest 60° de latitude nord 102° de longitude ouest 60° de latitude nord 120° de longitude ouest 57°30′ de latitude nord 120° de longitude ouest et 57°30′ de latitude nord 141° de longitude ouest

M. La zone délimitée par une ligne tirée suivant les parallèles et les méridiens entre les points suivants:

58° de latitude nord 102° de longitude ouest 68° de latitude nord 102° de longitude ouest 68° de latitude nord 80° de longitude ouest 58° de latitude nord 80° de longitude ouest et 58° de latitude nord 102° de longitude ouest

N. La zone située à l'est de 80° de longitude ouest, entre 58° et 64° de latitude nord

O. La zone délimitée par une ligne tirée suivant les parallèles et les méridiens, entre les points suivants:

64° de latitude nord 141° de longitude ouest 68°30′ de latitude nord 141° de longitude ouest 68°30′ de latitude nord 128° de longitude ouest 66° de latitude nord 128° de longitude ouest 66° de latitude nord 102° de longitude ouest 64° de latitude nord 102° de longitude ouest et 64° de latitude nord 141° de longitude ouest

P. La zone délimitée par une ligne tirée suivant les parallèles et les méridiens entre les points suivants:

66° North Latitude 128° West Longitude 68°30′ North Latitude 128° West Longitude 68°30′ North Latitude 115° West Longitude 68° North Latitude 115° West Longitude 68° North Latitude 102° West Longitude 66° North Latitude 102° West Longitude and 66° North Latitude 128° West Longitude

Q. The area between 71° North Latitude and a line drawn along the parallels of Latitude and meridians of Longitude between the following points:

68°30′ North Latitude 141° West Longitude 68°30′ North Latitude 115° West Longitude 68° North Latitude 115° West Longitude 68° North Latitude 80° West Longitude 64° North Latitude 80° West Longitude and 64° North Latitude 52° West Longitude

R. The area north of 71° North Latitude.

Note: Section 27 or any part of subsection 27(2) may be omitted.

Charges for Loading and Unloading Aircraft

28. (1) The carrier is responsible for loading and unloading aircraft at its bases except that when the charterer requests, or the nature of the shipment requires, special equipment or personnel, the cost of such special equipment and personnel shall be charged to the charterer.

(2) At places other than the carrier's bases, except when caused by unserviceability of the aircraft or other cause attributable to the carrier, the cost of loading and unloading of aircraft shall be charged to the charterer.

Crews' Expenses

29. When the nature of the charter requires the carrier's personnel to live away from the carrier's bases, the charterer shall provide, or be charged for, their accommodation and meals, and ground transportation between aircraft and living quarters at the operating site.

Charges for In-flight Meals and Cabin Attendant

30. When, with the concurrence of the charterer, the carrier provides in-flight meals or a cabin attendant, the following charges shall be made:

Per Meal Per Person	Cabin Attendant Per Flying Hour
$	$

Note: Section 30 may be omitted.

Charges for Extra Air Crew

31. Upon request of the charterer, the carrier shall furnish extra air crew and the following charges shall be made therefor:

Type of Air Crew Member	Charge
	$

Note: Section 31 may be omitted.

66° de latitude nord 128° de longitude ouest 68°30′ de latitude nord 128° de longitude ouest 68°30′ de latitude nord 115° de longitude ouest 68° de latitude nord 115° de longitude ouest 68° de latitude nord 102° de longitude ouest 66° de latitude nord 102° de longitude ouest et 66° de latitude nord 128° de longitude ouest

Q. La zone située entre 71° de latitude nord et une ligne tirée suivant les parallèles et les méridiens entre les points suivants:

68°30′ de latitude nord 141° de longitude ouest 68°30′ de latitude nord 115° de longitude ouest 68° de latitude nord 115° de longitude ouest 68° de latitude nord 80° de longitude ouest 64° de latitude nord 80° de longitude ouest et 64° de latitude nord 52° de longitude ouest

R. La zone située au nord de 71° de latitude nord.

Remarque: L'article 27 ou une partie quelconque du paragraphe 27(2) peut être omis.

Frais de chargement et de déchargement de l'aéronef

28. (1) Le transporteur assure à ses frais le chargement et le déchargement de l'aéronef sur ses bases; mais lorsque, à la demande de l'affréteur ou en raison de la nature du fret, il doit employer un matériel ou un personnel spécial, les frais afférents à ce matériel ou à ce personnel sont facturés à l'affréteur.

(2) le chargement et le déchargement effectués ailleurs que sur les bases du transporteur sont facturés à l'affréteur, sauf lorsque cela est dû au mauvais état de l'appareil ou à toute autre raison imputable au transporteur.

Dépenses de l'équipage

29. Lorsque les circonstances de l'affrètement obligent les membres du personnel du transporteur à séjourner loin de ses bases, leur logement, leurs repas ainsi que leur transport au sol entre l'aéronef et le logement provisoire sont assurés par l'affréteur ou lui sont facturés.

Frais de repas en vol et personnel commercial

30. Lorsque le transporteur fournit, avec l'assentiment de l'affréteur, des repas en vol ou un personnel commercial, les frais suivants sont ainsi facturés:

Par repas et par personne	Personnel commercial par heure de vol
$	$

Remarque: L'article 30 peut être omis.

Frais d'équipage supplémentaire

31. A la demande de l'affréteur, le transporteur doit fournir un équipage supplémentaire et, dans ce cas, les frais suivants sont ainsi facturés:

Catégorie de membre d'équipage	Montant
	$

Remarque: L'article 31 peut être omis.

Additional Charges for Fuel and Oil

32. (1) When fuel and oil are cached in connection with the performance of a charter, the charterer shall be charged the cost of establishing the cache and returning empty containers.

(2) When the aircraft of the carrier is used for establishing a cache referred to in subsection (1), the hours flown shall be charged for as part of the charter.

(3) When fuel and oil are obtained from a supply point other than that of the carrier or the charterer or from a cache established under subsections (1) and (2), the charterer shall be charged the amount by which the cost per gallon to the carrier at the point of supply exceeds the following prices:

Zone	Per Gallon	
	Fuel	Oil
	$	$

(4) When fuel and oil are obtained from the supply points listed below that are maintained by the carrier, the charterer shall be charged the following prices per gallon:

Supply Point	Price per Gallon	
	Fuel	Oil
	$	$

Note: Subsection 32(4) may be omitted.

Charges for Storage

33. (1) Unless otherwise agreed between the charterer and the carrier, goods shall be held by the carrier without charge for a period of.....hours after notification of arrival, which period shall be computed from the first 8 a.m. after notification of arrival.

(2) Upon the expiration of the period described in subsection (1), the carrier shall, if practicable, continue to hold the goods as agent for the charterer and consignee, subject to a charge of.....cents per day per.....pounds, or any fraction thereof or, if such continued holding is not practicable, the carrier as such agent may place the goods in storage subject to a lien for all transportation, storage, delivery, warehousing and other charges, including handling charges of.....cents per.....pounds or any fraction thereof, which lien shall be for at least $.....

(3) When the goods are held by the carrier after notification of arrival, the carrier's liability shall be reduced to that of a warehouseman, and when the goods are placed in storage, the carrier's liability for the goods shall terminate.

(4) Outbound goods delivered to the carrier's premises that are not acceptable for carriage in the condition in which tendered, are subject to the storage charges provided for in this section from the time of notification to the charterer of

Frais supplémentaires pour le carburant et l'huile

32. (1) Lorsqu'un dépôt de carburant et d'huile est constitué en vue de l'exécution d'un affrètement, son coût, y compris le retour des récipients vides, est facturé à l'affréteur.

(2) Lorsque l'aéronef du transporteur est utilisé pour constituer un dépôt visé au paragraphe (1), les heures de vol sont facturées au titre de l'affrètement.

(3) Lorsqu'on obtient du carburant et de l'huile en un point d'avitaillement autre que celui du transporteur ou de l'affréteur ou qu'un dépôt visé aux paragraphes (1) et (2), on facture à l'affréteur le supplément que paie le transporteur par gallon, au point d'avitaillement, par rapport aux prix suivants:

Zone	Prix au gallon	
	Carburant	Huile
	$	$

(4) Lorsque le carburant et l'huile proviennent des points d'avitaillement énumérés ci-après, établis par le transporteur, on facture à l'affréteur les prix suivants:

Point d'avitaillement	Prix au gallon	
	Carburant	Huile
	$	$

Remarque: Le paragraphe 32(4) peut être omis.

Frais d'entreposage

33. (1) Sauf arrangement contraire entre l'affréteur et le transporteur, ce dernier garde les marchandises gratuitement durant.....heures après l'avis d'arrivée. Cette période se calcule à partir de 8 heures le matin qui suit l'avis d'arrivée.

(2) A l'expiration de la période prévue au paragraphe (1), le transporteur doit, si la chose est possible, continuer de garder les marchandises en qualité d'agent de l'affréteur et du destinataire, au taux de.....cents par jour par.....livres ou fraction de ce nombre de livres; si c'est impossible, le transporteur, en sa qualité d'agent, peut mettre les marchandises en entrepôt en conservant un privilège pour tous les frais de transport, de stockage, de livraison, d'entreposage et autres, y compris les frais de manutention de.....cents par.....livres ou fraction de ce nombre de livres, ledit privilège ne doit pas être inférieur à $..... .

(3) Lorsque le transporteur garde les marchandises après réception de l'avis d'arrivée, sa responsabilité se limite à celle d'un entreposeur; lorsqu'il les confie à un entrepôt, sa responsabilité prend fin.

(4) Lorsque les marchandises destinées à l'expédition et livrées aux locaux du transporteur sont inacceptables pour le transport dans l'état où elles sont présentées, elles sont soumises aux frais d'entreposage prévus par le présent article à

unacceptability until such goods are made acceptable for carriage or removed.

(5) The carrier has a lien for all sums due and payable on all goods that are stored pursuant to this section.

Note: Section 33 may be omitted.

Charges for Special Services, Equipment and Personnel

34. (1) Special services, equipment and personnel beyond those provided by the carrier in the normal performance of Class 4 charter service may, with the prior concurrence of the charterer, be provided by the carrier and the cost thereof shall be charged to the charterer.

(2) When aircraft are required by the charterer to be modified, other than to change the undercarriage or to alter seating or cargo configuration, the charterer shall be charged

(*a*) the costs of such modifications; and

(*b*) detention charges or minimum charges, whichever are applicable, while the modifications are being made and while the aircraft is being restored to its original form.

Charges for Goods Carried Outside Aircraft

35. Where goods are carried outside an aircraft, the charges will be as set out in Table II.

Note: Section 35 may be omitted.

Charges for Detention on Non-Term Charters

36. (1) The detention charges set out in Table II shall be charged only when the aircraft is detained at the request of the charterer beyond the free time provided in the said Table.

(2) When daily detention charges are applicable, any charges for flying on that day shall be deducted therefrom.

Note: Section 36 may be omitted.

Incidental Traffic

37. (1) In this section, "incidental traffic" means passengers, baggage and goods other than those of a character for which no arrangement has been made prior to the commencement of a charter flight.

(2) Every carrier shall accept incidental traffic for carriage on an aircraft where

(*a*) the charterer's use of the aircraft will not be adversely affected;

(*b*) the deviation from the mileage flown pursuant to the charter does not exceed 15 per cent; and

(*c*) when the charterer's passengers are aboard the aircraft, the agreement of the charters is obtained.

(3) Charges for the carriage of incidental traffic shall be the sum of

partir du moment où il est notifié à l'affréteur que les marchandises sont inacceptables pour le transport jusqu'au moment où elles sont mises en état d'être transportées ou sont enlevées.

(5) Le transporteur conserve un privilège pour le recouvrement de toutes les sommes dues et exigibles sur les marchandises entreposées conformément au présent article.

Remarque: L'article 33 peut être omis.

Coûts des services, matériel et personnel spéciaux

34. (1) Avec l'accord préalable de l'affréteur, le transporteur peut fournir des services, un matériel et un personnel spéciaux qui sortent du cadre normal de l'exécution des affrètements de classe 4 et dont le coût est facturé à l'affréteur.

(2) Lorsque des modifications, autres que le changement du train d'atterrissage ou l'aménagement passagers ou fret, sont apportées à l'aéronef à la demande de l'affréteur, sont facturés à ce dernier

a) le coût des modifications; et

b) les coûts de retenue ou les taxes minimales, selon le cas, correspondant au temps nécessaire à la modification de l'aéronef et à sa remise en l'état initial.

Coût du transport des marchandises à l'extérieur de l'aéronef

35. Sont exigibles en cas de transport de marchandises à l'extérieur de l'aéronef les coûts indiqués au tableau II.

Remarque: L'article 35 peut être omis.

Coût de retenue en cas d'affrètement autres qu'à terme

36. (1) Les coûts de retenue indiqués au tableau II ne sont exigibles que lorsqu'un aéronef est retenu, à la demande de l'affréteur, au-delà de la période gratuite prévue audit tableau.

(2) Si un coût quotidien de retenue s'applique, tout montant exigé pour le vol ce jour-là doit en être déduit.

Remarque: L'article 36 peut être omis.

Trafic fortuit

37. (1) Dans le présent article, «tarif fortuit» désigne le transport de passagers, bagages et marchandises autres que ceux de l'affréteur et au sujet duquel rien n'a été convenu avant le début d'un vol d'affrètement.

(2) Le transporteur est tenu d'accepter le trafic fortuit à bord de l'aéronef lorsque sont réunies les trois conditions suivantes:

a) il n'en résultera pas d'inconvénient pour l'usage que l'affréteur fait de l'aéronef;

b) le supplément de parcours imposé n'excède pas 15 pour cent de la distance prévue à l'affrètement; et

c) l'affréteur y consent, après embarquement de ses passagers.

(3) Les frais de transport relatifs au trafic fortuit se calculent en additionnant

(*a*) the greater of

(i) the charges computed by multiplying the actual number of miles the traffic is carried by the rate per passenger per mile or per pound per mile (whichever is applicable) published in Table II, and

(ii) the minimum charge per passenger or per consignment for incidental traffic published in Table II; and

(*b*) the charges for any services performed incidental to transportation for which provision is made in this Tariff.

(4) Where any incidental traffic is carried, the charterer shall be entitled to a refund in an amount equivalent to 50 per cent of the revenue from such incidental traffic computed in accordance with paragraph (3)(*a*).

Note: Section 37 may be omitted.

Use of Aircraft by Persons Other Than a Term Charterer

38. When a term charterer, during the term of the charter, permits the carrier to charter the aircraft to other persons, the minimum charges applicable to the term charter shall be reduced by 50 per cent of the revenue earned from the charter to such other persons.

Disposition of Fractions When Computing Charges

39. (1) When computing charges,

(*a*) fractions of less than 1/2 mile shall be dropped;

(*b*) fractions of 1/2 mile or more shall be increased to the next whole mile; and

(*c*) fractions of an hour shall be increased to the next multiple of 5 minutes.

(2) When computing a charge other than a total charter charge,

(*a*) fractions of less than 1/2 cent shall be dropped; and

(*b*) fractions of 1/2 cent or more shall be increased to the next whole cent.

(3) When computing total charter charges,

(*a*) fractions of a dollar less than one-half shall be dropped; and

(*b*) fractions of a dollar one-half or more shall be increased to the next whole dollar.

Note:

1. Subsection 39(3) may be omitted.

2. The following paragraph may be substituted for paragraph 39(1)(*c*):

"(*c*) fractions of an hour shall be rounded off to the nearest multiple of 6 minutes and expressed as a decimal of an hour."

Application of Rates and Charges

40. (1) On non-term charters, rates per mile shall apply for all point-to-point flights where flight distances are measurable.

a) au plus élevé des deux montants suivants:

(i) le produit du nombre réel de milles parcourus par le taux au mille par pasager ou par livre (selon le cas) qui figure au tableau II, ou

(ii) la taxe minimale exigible par passager ou par envoi en trafic fortuit qui figure au tableau II; et

b) le coût des services fournis avec le transport et prévus au présent tarif.

(4) En cas de trafic fortuit, l'affréteur a droit à un remboursement égal à 50 pour cent des recettes y étant afférentes, calculées de la manière prévue à l'alinéa (3)*a*).

Remarque: L'article 37 peut être omis.

Utilisation de l'aéronef par d'autres que l'affréteur à terme

38. Lorsque, avant l'expiration de la durée d'un affrètement à terme, l'affréteur autorise le transporteur à fréter l'aéronef à d'autres personnes, les taxes minimales applicables à l'affrètement à terme doivent être réduites de 50 pour cent des recettes réalisées par ces autres personnes.

Arrondissements des chiffres lors du calcul des coûts

39. (1) Dans le calcul des coûts,

a) les fractions inférieures au demi-mille sont arrondies à l'unité inférieure;

b) les fractions égales ou supérieures au demi-mille sont arrondies à l'unité supérieure; et

c) les fractions d'heure sont arrondies au multiple supérieur de 5 minutes.

(2) Dans le calcul de montants autres que le coût total de l'affrètement,

a) Les fractions inférieures au demi-cent sont arrondies au cent inférieur; et

b) les fractions égales ou supérieures au demi-cent sont arrondies au cent supérieur.

(3) Dans le calcul du coût total de l'affrètement,

a) les fractions inférieures au demi-dollar sont arrondies au dollar inférieur; et

b) les fractions égales ou supérieures au demi-dollar sont arrondies au dollar supérieur.

Remarque:

1. Le paragraphe 39(3) peut être omis.

2. L'alinéa 39(1)*c*) peut être remplacé par le suivant:

«*c*) les fractions d'heure sont arrondies au plus proche multiple de 6 minutes et exprimées en dixièmes d'heure.»

Taux et taxes applicables

40. (1) Pour tous les affrètements autres que les affrètements à terme, on applique, pour les vols de point à point les taux au mille lorsque les distances de vol sont mesurables.

(2) Rates per hour shall apply when the carrier is providing air service for a charterer engaged in operations involving flights or parts thereof where flight distances are not measurable, or when requested by charterer and such request is noted by the carrier on the invoice.

(3) On term charters, rates per hour shall apply except that rates per mile will apply when requested by the charterer to the extent that flight distances are measurable.

(4) When charters are flown between points named on the carrier's Class 1 or Class 2 licence, the prescribed charges per aircraft published in Table IV shall apply instead of charges based on rates per mile or rates per hour.

Note: Subsection 40(4) may be omitted.

(2) On applique les taux à l'heure lorsque le transporteur assure un service aérien pour le compte d'un affréteur qui se livre à des opérations comportant des vols ou parties de vols où la distance parcourue n'est pas mesurable ou lorsque l'affréteur en fait la demande, auquel cas le transporteur doit mentionner cette demande sur la facture.

(3) Pour les affrètements à terme, on applique les taux à l'heure; mais si l'affréteur le demande, des taux au mille s'appliquent chaque fois que les distances de vol sont mesurables.

(4) Pour les affrètements exécutés entre les points mentionnés dans le permis de classe 1 ou de classe 2 du transporteur, on applique les taxes prévues par aéronef au tableau IV au lieu des taux au mille ou à l'heure.

Remarque: Le paragraphe 40(4) peut être omis.

Methods of Measuring Distance

41. (1) When distances between points are published in Table III, such distances shall be used for all charters flown between such points instead of measuring distances as provided for in subsections (2) and (3).

(2) When a flight is required to be flown over airways routes or routes prescribed by the Department of Transport, the distances shall be measured in straight lines along such routes.

(3) The distances of flights, other than a flight referred to in subsection (1), shall be measured in a straight line between the places of commencement and termination of the work provided for in the charter, using standard 8 miles to 1 inch aeronautical charts, National Topographic Series, as issued by the Department of Energy, Mines and Resources, Ottawa.

Note:

1. Subsection 41(1) may be omitted.

2. The following subsection may be substituted for subsection 41(1):

"41. (1) When distances between points are published in the carrier's Official Distance Table Tariff .....such distances shall be used for all charters flown between such points instead of measuring distances in accordance with subsections (2) and (3)."

Mesure des distances

41. (1) Lorsque le tableau III indique la distance entre deux points, c'est cette distance qui doit être considérée pour tous les vols d'affrètement exécutés entre ces points au lieu de celle mesurée conformément aux paragraphes (2) et (3).

(2) Si un vol doit être exécuté sur des voies aériennes ou des itinéraires désignés par le ministère des Transports, on doit mesurer ces distances suivant des lignes droites, le long de ces itinéraires.

(3) Les distances de vol, autres que celles prévues au paragraphe (1) doivent être mesurées en ligne droite tirée du point d'origine au point de destination du vol d'affrètement, en utilisant les cartes aéronautiques standard du Système national de références cartographiques, à l'échelle de 8 milles au pouce que publie le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, à Ottawa.

Remarque:

1. Le paragraphe 41(1) peut être omis.

2. Le paragraphe 41(1) peut être remplacé par le suivant:

«41. (1) Lorsque la table officielle des distances-tarif .....indique la distance entre deux points, c'est cette distance qui doit être considérée pour tous les vols d'affrètement exécutés entre ces points, au lieu de celle mesurée conformément aux paragraphes (2) et (3).»

Determination of Flight Time

42. (1) When an entire flight is to be assessed at rates per hour, the hours and minutes for which a charge is made shall be computed from the time the aircraft commences taxiing before take-off until it finishes taxiing after landing.

(2) When only a portion of a flight is to be assessed at rates per hour, the hours and minutes flown shall be computed from the time the aircraft deviates from a point on the measurable route until it returns to a point on the measurable route.

Calcul du temps de vol

42. (1) Lorsque le coût d'un vol complet est calculé selon un taux horaire, les heures et les minutes de vol à facturer sont comptées à partir du moment où l'aéronef commence à rouler avant son décollage jusqu'à celui où il cesse de rouler après l'atterrissage.

(2) Lorsqu'on ne calcule que le coût d'une partie du vol selon un taux horaire, les heures et les minutes de vol à facturer sont comptées à partir du moment où l'aéronef quitte un point de l'itinéraire mesurable jusqu'à ce qu'il rejoigne un point de cet itinéraire.

Determination of Total Charter Miles or Hours

43. (1) The total charter miles or hours, whichever is applicable, shall be the aggregate of the following miles or hours computed in accordance with section 41 or 42, that is to say,

(*a*) the lesser of the miles or hours, if any,

(i) measured from the carrier's nearest base named in Table I at which the chartered aircraft is shown as available to the place at which the work provided for in the charter is to be performed, and

(ii) measured from the place at which the chartered aircraft is actually located at the time of the charter to the place from which the work provided for in the charter is to be performed;

(*b*) the miles or hours flown in performing the work of the charter; and

(*c*) the lesser of the miles or hours, if any,

(i) measured from the place at which the work provided for in the charter terminated to the carrier's base named in Table I nearest to the place at which the work provided for in the charter commenced, and

(ii) measured from the place at which the work provided for in the charter terminated to whichever of the following places the aircraft is actually flown, that is to say:

(A) another base of the carrier,

(B) the place at which another charter is to commence, or

(C) the place at which the carrier requires the aircraft for operational reasons.

(2) Where the chartered aircraft is on a term charter subject to rates per hour and the hours flown for positioning and depositioning the aircraft calculated from and to the carrier's base under the provisions of paragraph (1)(*a*) but the flight of the aircraft commences and terminates at places other than the carrier's base, the hours flown between the carrier's base and the places of commencement and termination of the work provided for in the charter shall be determined as follows:

(*a*) the mileage between the carrier's base and the place of commencement or termination of the work provided for in the charter measured in accordance with section 41 is divided by the block speed determined by dividing the rate per hour for non-term charters by the rate per mile for non-term charters published in Table II.

Charges for Landings on Non-term Charters

44. (1) The landing charges set out in Table II shall be charged when landings in addition to the free landings allowed in that Table are made pursuant to a request by the charterer.

(2) Landing charges shall not apply

(*a*) to landings made on flights to which the minimum charge per flight applies; or

(*b*) to the landing made upon positioning of the aircraft after completion of the work provided for in the charter.

Note: Section 44 may be omitted.

Calcul du nombre total de milles ou d'heures d'affrètement

43. (1) Le nombre total d'heures, ou de milles, d'affrètement correspond à la somme des milles ou des heures ci-après, calculés selon les articles 41 ou 42, soit

a) le moindre des nombres de milles ou d'heures de vol suivants calculés

(i) entre la base du transporteur la plus proche, désignée au tableau I comme disposant de l'aéronef affrété, et le lieu d'exécution de l'affrètement, ou

(ii) entre le lieu où l'aéronef affrété se trouve au moment de l'affrètement et le lieu d'exécution de cet affrètement;

b) le nombre de milles ou d'heures de vol exécutés dans le cadre de l'affrètement; et

c) le moindre des nombres de milles ou d'heures suivants calculés

(i) entre le lieu où s'est achevé le service d'affrètement et la base du transporteur mentionnée au tableau I la plus proche du lieu où a commencé le service d'affrètement, ou

(ii) entre le lieu où s'est achevé le service d'affrètement et l'une des destinations ci-après vers laquelle se dirige effectivement l'appareil, soit:

(A) une autre base du transporteur,

(B) le lieu où doit commencer un autre service d'affrètement, ou

(C) le lieu où le transporteur exige, pour des raisons d'exploitation, que soit amené l'aéronef.

(2) Lorsque, en cas d'affrètement à terme, l'aéronef affrété est soumis au taux horaire et que les heures de vols pour placer et déplacer l'aéronef sont calculées départ-base et retour-base du transporteur conformément à l'alinéa (1)*a*) mais que le vol de l'aéronef commence et se termine ailleurs que sur la base du transporteur le temps de vol accompli entre cette base et les lieux du début et de l'achèvement du vol d'affrètement se calcule ainsi:

a) la distance, en milles, mesurée suivant l'article 41, entre la base du transporteur et le point d'origine ou d'achèvement du vol d'affrètement est divisée par la vitesse de cale à cale; cette dernière vitesse est obtenue en divisant le taux horaire des affrètements autres qu'à terme par le taux au mille de ces affrètements, tels qu'ils sont indiqués au tableau II.

Coût d'un atterrissage en cas d'affrètements autres qu'à terme

44. (1) Chaque atterrissage effectué à la demande de l'affréteur, au-delà du nombre d'atterrissages gratuits prévu au tableau II, doit être facturé au taux indiqué à ce tableau.

(2) Ne sont pas facturés

a) les atterrissages auxquels on procède à la suite de vols assujettis aux taxes minimales; ou

b) l'atterrissage de mise en place de l'aéronef, après exécution du service d'affrètement.

Remarque: L'article 44 peut être omis.

Charges for Taxiing Aircraft

45. Where, at the request of the charterer, the aircraft is taxied for purposes other than take-off or landing, the taxiing charges published in Table II shall be charged.

Note: Section 45 may be omitted.

Coûts des déplacements au sol

45. Lorsque, à la demande de l'affréteur, on déplace l'aéronef au sol pour d'autres fins que le décollage ou l'atterrissage, on facture les coûts de déplacement prévus au tableau II.

Remarque: L'article 45 peut être omis.

Special Rates for Guaranteed Volume of Flying

46. (1) Special rates per mile or per hour apply when the charterer guarantees in writing prior to the commencement of the charter 75 hours or more of flying per aircraft or the equivalent in miles determined in accordance with subsection (5), resulting in an average utilization of not less than 3 hours per day per aircraft.

(2) The special rates per mile and per hour are determined by deducting the following percentage reductions from the rates per mile and per hour published in Table II:

Guaranteed Number of Flying Hours Per Aircraft	Percentage Reduction
75 hours and under	hours
hours and under	hours
hours and under	hours
hours and under	hours
hours and over	

(3) Where, due to conditions for which the carrier is responsible or to unserviceability of the aircraft, the volume of flying guaranteed cannot be flown, the charges shall be adjusted on the basis of the miles or hours actually flown at the special rate per mile or per hour applicable under the charter.

(4) A guaranteed volume of flying expressed in miles shall be converted into hours by multiplying the guaranteed miles by the normal rate per mile and dividing the product obtained by the normal rate per hour.

(5) The number of miles required to be guaranteed to obtain a particular special rate is determined by multiplying the guaranteed hours by the special rate per hour and dividing the product obtained by the special rate per mile.

(6) Minimum charges per flight, per day or per month do not apply to charters that are subject to special rates.

Note:

1. Section 46 may be omitted.

Taux spéciaux en cas de garantie d'un certain nombre de milles ou d'heures de vol

46. (1) Des taux spéciaux au mille ou à l'heure sont applicables dans les cas où l'affréteur garantit par écrit, avant le commencement du service d'affrètement, l'exécution d'au moins 75 heures de vol par aéronef, ou l'équivalent en milles, calculé conformément au paragraphe (5), chaque aéronef étant ainsi utilisé au moins 3 heures par jour en moyenne.

(2) Les taux spéciaux au mille ou à l'heure se calculent en déduisant des taux au mille ou à l'heure prévus au tableau II les pourcentages de réduction indiqués ci-après:

Nombre d'heures de vol garanti par aéronef			Pourcentage de réduction
De 75	à	heures exclusivement	
De	à	heures exclusivement	
De	à	heures exclusivement	
De	à	heures exclusivement	
		heures et plus	

(3) Lorsque, pour des raisons attribuables au transporteur ou par suite du mauvais état de l'aéronef, le nombre d'heures de vol garanti ne peut être exécuté, le montant à facturer doit être redressé en fonction du nombre réel de milles ou d'heures de vol exécuté au taux spécial, au mille ou à l'heure, prévu au contrat d'affrètement.

(4) L'équivalent en heures de vol d'un nombre de milles de vol garanti s'obtient en divisant par le taux normal à l'heure le produit obtenu en multipliant le nombre de milles garanti par le taux normal au mille.

(5) Le nombre de milles à garantir pour que soit consenti un taux spécial s'obtient en divisant par le taux spécial au mille le produit obtenu en multipliant le nombre d'heures garanti par le taux spécial à l'heure.

(6) Les taxes minimales exigibles par vol, par jour ou par mois ne s'appliquent pas aux affrètements pour lesquels sont accordés des taux spéciaux.

Remarque:

1. L'article 46 peut être omis.

2. The guaranteed number of flying hours over 75 and the percentage reduction set out in subsection 46(2) may be varied but shall not be greater than the following:

Guaranteed Number of Flying Hours Per Aircraft	Percentage Reduction
75 hours and under 100 hours	3
100 hours and under 200 hours	5
200 hours and under 300 hours	7½
300 hours and under 500 hours	10
500 hours and under 1000 hours	15
1000 hours and over	20

2. Le nombre d'heures de vol garanti supérieur à 75 et le pourcentage de réduction prévu au paragraphe 46(2) peuvent être modifiés; toutefois, l'écart ne doit pas dépasser les valeurs suivantes:

Nombre d'heures de vol garanti par aéronef	Pourcentage de réduction
De 75 à 100 heures exclusivement	3
De 100 à 200 heures exclusivement	5
De 200 à 300 heures exclusivement	7½
De 300 à 500 heures exclusivement	10
De 500 à 1,000 heures exclusivement	15
De 1,000 heures et plus	20

Extensions of Guarantee

47. (1) Where, prior to its termination, a charter involving a guaranteed volume of flying is extended indefinitely, or is extended to guarantee a volume of flying not greater than the volume originally guaranteed, the special rates per mile or per hour that applied to the volume originally guaranteed apply during the period of the extension so long as the required average daily utilization of not less than 3 hours flying per aircraft is guaranteed.

(2) Where, prior to its termination, a charter involving a guaranteed volume of flying is extended to guarantee an additional volume of flying greater than the volume originally guaranteed, the special rates per mile or per hour that apply to the period of the extension are those applicable to that volume of flying guaranteed in the extension.

(3) Where a charter involving a guaranteed volume of flying terminates without any extension thereof and no further guarantee is given but the charterer continues to use the aircraft, special rates per mile or per hour do not apply.

Note: Section 47 must be omitted if section 46 is omitted.

Prolongation de la garantie

47. (1) Lorsque avant son expiration, un affrètement portant garantie d'un certain nombre de milles ou d'heures de vol, est prolongé soit indéfiniment, soit pour garantir l'exécution d'un nombre de milles ou d'heures non supérieur au nombre initialement garanti, les taux spéciaux, au mille ou à l'heure, prévus pour ce nombre initialement garanti s'appliquent durant la prolongation, pourvu que soit garantie l'utilisation moyenne requise d'au moins 3 heures de vol par jour et par aéronef.

(2) Lorsque avant son expiration, un affrètement portant garantie d'un certain nombre de milles ou d'heures de vol, est prolongé pour garantir l'exécution d'un nombre de milles ou d'heures de vol supplémentaire supérieur au nombre initialement garanti, les taux spéciaux, au mille ou à l'heure qui s'appliquent durant la prolongation sont les taux applicables au nombre de milles ou d'heures de vol garanti durant cette prolongation.

(3) Lorsque, sans prolongation ni garantie supplémentaire, l'affréteur continue d'utiliser l'aéronef après l'expiration d'un affrètement portant garantie d'un certain nombre de milles ou d'heures de vol, les taux spéciaux au mille ou à l'heure ne s'appliquent pas.

Remarque: L'omission de l'article 46 entraîne automatiquement celle de l'article 47.

Credits for Fuel and Oil Supplied by Charterer

48. Where fuel and oil are supplied to the carrier by the charterer, the charterer shall be credited with the value of such supplies based on the value of the supplies in zone rates set out in subsection 32(3).

Crédits pour huile et carburant fournis par l'affréteur

48. Lorsque l'affréteur fournit de l'huile et du carburant au transporteur, leur valeur, établie d'après les taux de zones indiqués au paragraphe 32(3), est créditée à l'affréteur.

TABLE I: CARRIER'S BASES

(see definition section 1)

Licensed Bases

Name of Base	Airport or Seaplane Base	Aircraft available (Name, Type, Model)	Undercarriage (Wheels, Floats, Skis, Amphibian)

TABLEAU I: BASES DU TRANSPORTEUR

(Voir définition à l'article 1)

Bases attribuées par permis

Nom de la base	Aéroport ou hydrobase	Aéronefs disponibles (nom, type, modèle)	Train d'atterrissage (roues, flotteurs, skis, amphibie)

TABLE II: RATES AND CHARGES FOR AIRCRAFT

(Undercarriages or Zones)
$ $ $

Non-Term Charters

Rate per Mile
Rate per Hour
Minimum Charge Per Flight
Detention Free Time ..... Hours
Detention Charge Per Hour
Detention Charge Per Day
Free Landings ..... Number
Charge Per Landing

Term Charters

Rate per Mile
Rate per Hour
Minimum Charge per Day
Minimum Charge per Month

Taxiing

Rate per Mile
Rate per Hour

Goods Carried Outside Aircraft

Rate per Mile
Rate per Hour
Charge for Handling
Minimum Charge

Incidental Traffic

Rate per Passenger per Mile
Minimum Fare
Rate per Pound per Mile
Minimum Charge

TABLEAU II: TAUX ET TAXES EXIGIBLES POUR AÉRONEF

(Trains d'atterrissage ou zones)
$ $ $

Affrètements autres qu'à terme

Taux au mille
Taux à l'heure
Taxe minimale exigible par vol
Temps de retenue gratuit, heures
Coût de retenue, par heure
Coût de retenue, par jour
Nombre d'atterrissages gratuits
Coût de l'atterrissage

Affrètements à terme

Taux au mille
Taux à l'heure
Taxe minimale exigible par jour
Taxe minimale exigible par mois

Déplacement au sol

Taux au mille
Taux à l'heure

Transport de marchandises à l'extérieur des aéronefs

Taux au mille
Taux à l'heure
Frais de manutention
Taxe minimale exigible

Trafic fortuit

Taux au mille par passager
Prix de passage minimal
Taux au mille par livre
Taxe minimale exigible

TABLE III: ONE WAY DISTANCES

(see subsection 41(1))

Between	And	Name of Aircraft Type and Model	Under-carriage	Statute Miles

TABLEAU III: DISTANCES (DANS UN SENS SEULEMENT)

(Voir le paragraphe 41(1))

Entre	Et	Nom de l'aéronef Type et modèle	Train d'atterrissage	Milles terrestres

TABLE IV: CHARTER TRANSPORTATION CHARGES PER AIRCRAFT

(see subsection 40(3))

Between	And	Aireraft	Charge
			$

TABLEAU IV: AFRÈTEMENT — COÛT PAR AÉRONEF

(voir le paragraphe 40(3))

Entre	Et	Aéronef	Coût
			$

SCHEDULE XIV

(*s. 119*)

ROTATING WING AIRCRAFT-

TERMS AND CONDITIONS

Interpretation

1. In this Tariff,

"animals" includes reptiles, fish, birds, poultry, insects and worms; (*animaux*)

"baggage" means such articles, effects and other personal property of a passenger as are necessary or appropriate for wear, use, comfort or convenience in connection with his trip; (*bagages*)

"base" means any of the carrier's licensed bases named in Table I; (*base*)

"carrier" means an air carrier within the meaning of the *Aeronautics Act*, and, where the context permits, includes its servants and agents acting within the scope of their employment; (*transporteur*)

"charter" means an agreement for the supplying by the carrier of Class 4 charter commercial air services to a charterer; (*affrètement*)

"charterer" means a person who enters into a charter with a carrier for the supplying to the charterer of Class 4 charter commercial air services; (*affréteur*)

"Committee" or "CTC (A)" means the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission; (*Comité* or *C.C.T.(A)*)

"day" means any period of 24 consecutive hours; (*jour*)

"flight" means the movement of an aircraft from the point of take-off to the first point of landing; (*vol*)

"goods" means anything that can be transported by air, including animals, but excluding mail, other than in plane load lots, and baggage; (*marchandises*)

"term charter" means a charter of an aircraft for 1 day or for a specified number of consecutive days, months or a combination thereof; (*affrètement à terme*)

"tolls" means any charge, classification, fare, rate or allowance. (*taux*)

Application of Tariff

2. (1) The rules, rates and charges in this Tariff constitute the conditions upon which the carrier performs or agrees to perform Class 4 charter commercial air services and are as much a part of every contract of air carriage between the charterer and the carrier as if set out therein.

ANNEXE XIV

(*art. 119*)

AÉRONEFS À VOILURE TOURNANTE

CONDITIONS DE TRANSPORT

Interprétation

1. Dans le présent tarif,

«affrètement» désigne un contrat par lequel un transporteur s'engage à fournir à un affréteur des services aériens commerciaux de classe 4; (*charter*)

«affrètement à terme» désigne un affrètement pour 1 jour ou un nombre déterminé de jours ou de mois consécutifs, ou une combinaison des deux; (*term charter*)

«affréteur» désigne toute personne qui passe avec un transporteur un contrat d'affrètement en vertu duquel ce dernier lui fournira des services aériens commerciaux de classe 4; (*charterer*)

«animaux» comprend les reptiles, les poissons, les oiseaux, les volailles, les insectes et les vers; (*animals*)

«bagages» désigne les articles et effets personnels d'un passager nécessaires ou destinés à son habillement, son usage, son confort ou sa commodité au cours du voyage; (*baggage*)

«base» désigne toute base attribuée par permis au transporteur et figurant au tableau I; (*base*)

«Comité» ou «C.C.T.(A)» désigne le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports; (*Committee* ou *CTC(A)*)

«jour» désigne une période de 24 heures consécutives; (*day*)

«marchandises» désigne tout ce qui peut être transporté par air, y compris les animaux, à l'exclusion du courrier, s'il ne constitue pas le chargement complet de l'aéronef, et des bagages; (*goods*)

«taux» désigne tout coût, frais ou taxe, classification, prix de passage, taux de déduction; (*tolls*)

«transporteur» désigne un transporteur aérien au sens de la *Loi sur l'aéronautique* ainsi que, le cas échéant, ses préposés et ses agents dans l'exercice de leurs fonctions; (*carrier*)

«vol» désigne le déplacement d'un aéronef entre le point de décollage et le premier point d'atterrissage. (*flight*)

Application du tarif

2. (1) Les règles, taux et taxes prévus au présent tarif constituent les conditions auxquelles le transporteur assure ou s'engage à assurer des services aériens commerciaux de classe 4; ils sont incorporés à tout contrat de transport aérien conclu entre l'affréteur et le transporteur, au même titre que s'ils y étaient énoncés.

(2) The rules, rates and charges that apply to any charter are those in effect on the date the charter commences except that, in cases in which tenders, offers or quotations are called, the rules, rates and charges that apply are those in effect on

(*a*) the closing date of the tender, or

(*b*) the date the offer or quotation is submitted to the charterer, whichever is applicable.

(2) Les règles, taux et taxes applicables à un affrètement sont ceux qui sont en vigueur à la date du début de l'affrètement; toutefois, en cas d'appels d'offre, de soumissions ou de cotations, les règles, taux et taxes applicables sont ceux qui sont, selon le cas, en vigueur

a) à la date limite de réception des soumissions; ou

b) à la date à laquelle l'offre ou la cotation sont présentées à l'affréteur.

Operation, Interruption or Cancellation of Charter Flights

3. (1) The carrier shall have exclusive operational control over chartered aircraft and the contents and crew thereof.

(2) Every person who is provided with transportation on a chartered aircraft shall comply with all the terms and conditions of the carrier, and all persons and property aboard a chartered aircraft shall be subject to the authority of the pilot in charge.

(3) The carrier may

(*a*) cancel or terminate a charter or any flight of a charter at any time,

(*b*) return to base or to the last point of landing, or

(*c*) divert or land at an intermediate point

when such action is deemed by the carrier to be necessary owing to the unserviceability of the aircraft, weather conditions or other conditions beyond the control of the carrier.

Exécution, interruption ou annulation des vols d'affrètement

3. (1) Le transporteur conserve la maîtrise technique exclusive de l'aéronef affrété, de son contenu et de son équipage.

(2) Toute personne transportée à bord d'un aéronef affrété doit se conformer aux conditions fixées par le transporteur, et toute personne ou bien se trouvant à bord d'un aéronef affrété est assujetti à l'autorité du commandant de bord.

(3) Le transporteur peut

a) annuler ou résilier à tout moment l'affrètement ou un vol particulier de celui-ci,

b) revenir à la base ou au dernier point d'atterrissage, ou

c) dérouter l'aéronef ou atterrir à un point intermédiaire,

lorsqu'il le juge nécessaire en raison d'une défectuosité de l'aéronef, du mauvais temps ou de conditions indépendantes de sa volonté.

Traffic Documents

4. (1) The carrier shall issue,

(*a*) with respect to each passenger, an individual passenger ticket, manifest or other similar document;

(*b*) in respect of baggage, a baggage ticket, manifest or other similar document, which may be combined with the passenger document; and

(*c*) in respect of goods, an air consignment note, manifest, waybill, bill of lading or other similar document.

(2) The charterer shall provide the carrier with all reasonable information, facilities and assistance in the issuing and delivery of traffic documents.

Note: Section 4 may be omitted by carriers operating any or all group A, B or C aircraft.

Documents de transport

4. (1) Le transporteur doit délivrer,

a) pour chaque passager, un billet de passage, manifeste ou autre document du genre;

b) pour les bagages, un bulletin, manifeste ou autre document du genre, qui peut être combiné avec le document de passager; et

c) pour les marchandises, une lettre de transport aérien, un manifeste, une feuille de route, un connaissement ou un autre document du genre.

(2) L'affréteur doit fournir au transporteur tous les renseignements, toutes les facilités et toute l'assistance raisonnables pour l'établissement et la délivrance desdits documents.

Remarque: L'article 4 peut être omis par les transporteurs qui exploitent des aéronefs des groupes A, B ou C.

Dangerous Articles

5. (1) The charterer shall comply with the applicable governmental regulations governing the carriage of explosives or other dangerous articles under this Tariff.

(2) Any charterer shipping or attempting to ship dangerous articles in contravention of any government regulation shall be liable to the carrier for all loss or damage directly or indirectly caused thereby, and the carrier may store or dispose of such articles at the charterer's risk and expense.

Articles dangereux

5. (1) L'affréteur est tenu d'observer les règlements gouvernementaux qui régissent le transport effectué aux termes du présent tarif des explosifs ou autres articles dangereux.

(2) Tout affréteur qui expédie ou tente d'expédier des articles dangereux en violation d'un règlement gouvernemental est responsable envers le transporteur de toute perte ou avarie pouvant en résulter directement ou indirectement et le transporteur peut, aux risques et frais de l'affréteur, entreposer ces articles ou en disposer.

Refusal of Carriage

6. (1) The carrier may refuse to carry any passenger where it has reasonable grounds for believing that the passenger's condition is such as to involve an unusual risk or hazard

(*a*) to himself or to other persons, including, in the case of a pregnant passenger, an unborn child; or

(*b*) to any property.

(2) The carrier shall refuse to carry any articles that it has reasonable grounds for believing

(*a*) will endanger the safety of the aircraft, crew or passengers or any property;

(*b*) are shipped contrary to any governmental regulations; or

(*c*) are liable to cause damage to the aircraft or to baggage or goods on board the aircraft or injury to persons on board the aircraft.

(3) The carrier may refuse to carry improperly packed or otherwise defective baggage or goods.

Refus de transport

6. (1) Le transporteur peut refuser de transporter un passager lorsqu'il a des raisons de croire que l'état du passager constitue un risque ou un danger exceptionnel

a) pour lui-même ou pour d'autres personnes, y compris, dans le cas d'une femme enceinte, un enfant à naître; ou

b) pour des biens.

(2) Le transporteur doit refuser de transporter certains articles lorsqu'il a des raisons de croire

a) qu'ils compromettront la sécurité de l'aéronef, de l'équipage, des passagers ou de biens quelconques;

b) qu'ils sont expédiés en violation de règlements gouvernementaux; ou

c) qu'ils peuvent endommager l'aéronef, les bagages ou les marchandises à bord ou causer des blessures aux personnes à bord de l'aéronef.

(3) Le transporteur peut refuser de transporter des bagages ou des marchandises mal emballés ou autrement défectueux.

Liability for Delay

7. The carrier shall not be liable for delay either before the flight is commenced or at any time during the charter owing to weather conditions, unserviceability of the aircraft or other conditions beyond the control of the carrier.

Responsabilité en cas de retard

7. Le transporteur n'est pas responsable des retards qui peuvent survenir, soit avant le vol, soit à un moment quelconque de son exécution en raison du mauvais temps, d'une défectuosité de l'appareil, ou de conditions indépendantes de sa volonté.

Liability of the Carrier Respecting Passengers

8. (1) The liability of the carrier in respect of the death of, or injury to, a passenger is limited to the sum of $..... .

(2) The carrier is not liable,

(*a*) in the case of any passenger whose age or mental or physical condition, including pregnancy, is such as to involve an unusual risk or hazard, for any damages sustained by that passenger that would not have been sustained but for his age or mental or physical condition; or

(*b*) in the case of a pregnant passenger, for any damages in respect of the unborn child of that passenger.

Note:

1. Subsection 8(1) or subsections 8(1) and (2) may be omitted.

2. In subsection 8(1) a sum not smaller than the minimum amount of insurance required by section 20 of the Regulations may be inserted.

3. The following subsection may be added immediately after subsection 8(1):

"(1.1) The carrier may by agreement with the charterer increase the carrier's limit of liability above the sum set out in subsection (1) but the charterer, in such case, shall be charged for any additional insurance premiums paid by the carrier as a result of such increase in the carrier's limit of liability."

Responsabilité du transporteur à l'égard des passagers

8. (1) En cas de décès d'un passager ou de blessures subies par un passager, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de $..... .

(2) Le transporteur n'est pas responsable

a) dans le cas d'un passager dont l'âge, l'état mental ou physique, y compris la grossesse, constitue un risque ou un danger exceptionnel, des dommages subis par ce passager et qu'il n'aurait pas subis s'il n'eût été de son âge, son état mental ou physique; ni

b) dans le cas d'une femme enceinte, de tout dommage subi par l'enfant à naître.

Remarque:

1. Le paragraphe 8(1) ou les paragraphes 8(1) et (2) peuvent être omis.

2. Au paragraphe 8(1), il est permis d'insérer un montant supérieur au minimum du montant d'assurance qu'exige l'article 20 du règlement.

3. Le paragraphe suivant peut être ajouté, immédiatement après le paragraphe 8(1):

«(1.1) Il est permis au transporteur, en accord avec l'affréteur, de relever la limite de responsabilité fixée au paragraphe (1), dans ce cas, le supplément de primes d'assurance que le transporteur pourrait en conséquence avoir à payer est facturé à l'affréteur.»

Liability of Carrier Respecting Baggage

9. (1) Subject to subsection (2), the liability of the carrier in respect of loss of, or damage to, baggage, caused directly or indirectly by the act, neglect or default of the carrier, is limited to the sum of $100 per passenger.

(2) The liability of the carrier is limited to the declared value of baggage when the charterer

(*a*) has declared a value of the baggage in an amount exceeding $100 per passenger for any one or more passengers; and

(*b*) has paid an additional charge of $.....per $.....or fraction thereof for the excess amount.

Note:

1. Subsections 9(1) and (2) or subsection 9(2) may be omitted.

2. A sum greater than $100 may be inserted in subsection 9(1) or paragraph 9(2)(*a*).

Responsabilité du transporteur à l'égard des bagages

9. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la responsabilité du transporteur pour perte ou avarie de bagages causée directement ou indirectement par le fait, la négligence ou l'omission du transporteur, est limitée à $100 par passager.

(2) La responsabilité du transporteur est limitée à la valeur déclarée des bagages lorsque l'affréteur

a) a déclaré comme valeur de bagages un montant supérieur à $100 par passager, pour un ou plusieurs passagers; et

b) a payé pour l'excédent de valeur ou partie de celui-ci un supplément de $.....par tranche de $.....

Remarque:

1. Les paragraphes 9(1) et (2) ou le paragraphe 9(2) peuvent être omis.

2. Un montant supérieur à $100 peut être inséré au paragraphe 9(1) ou à l'alinéa 9(2)*a*).

Liability of Carrier Respecting Goods

10. (1) Subject to subsection (2), the liability of the carrier in respect of loss of, or damage to, goods, caused directly or indirectly by the act, neglect or default of the carrier, is limited to the sum of $.....per pound.

(2) The liability of the carrier is limited to the declared value of goods when the charterer

(*a*) has declared a value of the goods in an amount exceeding $.....per pound; and

(*b*) has paid an additional charge of $.....per $.....or fraction thereof for the excess amount.

Note: Subsections 10(1) and (2) or subsection 10(2) may be omitted.

Responsabilité du transporteur à l'égard des marchandises

10. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la responsabilité du transporteur pour perte ou avarie de marchandises, causée directement ou indirectement par le fait, la négligence ou l'omission du transporteur, est limitée à $.....par livre.

(2) La responsabilité du transporteur est limitée à la valeur déclarée des marchandises lorsque l'affréteur

a) a déclaré comme valeur des marchandises un montant supérieur à $.....par livre; et

b) a payé pour l'excédent de valeur, ou partie de celui-ci, un supplément de $.....par tranche de $.....

Remarque: Les paragraphes 10(1) et (2) ou le paragraphe 10(2) peuvent être omis.

Limitation of Action

11. (1) No action may be maintained against the carrier for injury to or for any delay in carriage of any passenger unless the action is commenced within one year of such occurrence.

(2) No action may be maintained against the carrier for loss or delay of, or damage to, baggage or goods, unless notice of the claim is presented in writing to the head office of the carrier within 30 days after the occurrence of such loss, delay or damage or such further period as a court may decide in view of all the circumstances to be reasonable, and unless the action is commenced within one year of such occurrence.

Prescription

11. (1) L'action en responsabilité du transporteur, pour blessures ou retard subis dans le transport par un passager, se prescrit par un an.

(2) Le transporteur ne peut être poursuivi en justice pour pertes de bagages ou de marchandises, ou pour avaries ou retards subis par des bagages ou des marchandises s'il ne lui est pas présenté par écrit une demande de dédommagement à son siège principal, dans un délai de 30 jours (ou plus lorsque le tribunal le juge à propos en raison des circonstances) à compter de la date de la perte, de l'avarie ou du retard, et l'action se prescrit par un an à compter de ladite date.

Currency

12. All monetary amounts published in this Tarrif are stated in terms of lawful currency of Canada.

Monnaie

12. Tous les montants d'argent qui figurent au présent tarif sont exprimés en monnaie légale canadienne.

Cancellations, Non-Completions or Deviations

13. (1) When a charter is cancelled by the carrier after commencement, charges shall be charged for the completed portion only.

(2) No charges shall be charged to the charterer,

Annulations, exécutions partielles ou déroutements

13. (1) En cas d'interruption de l'affrètement par le transporteur, seuls sont facturés à l'affréteur les montants applicables à la partie du service effectivement exécutée.

(2) Rien n'est facturé à l'affréteur,

(*a*) where flights are not completed due to mechanical failure or crew casualties and the carrier fails to arrange satisfactory alternative transportation; or

(*b*) in respect of any flying in an unsuccessful attempt to complete a flight required under the charter, unless the charterer, his servant or agent agreed to such flying being done.

Substitution of Aircraft

14. (1) When, owing to causes beyond the control of the carrier, the chartered aircraft is unavailable at the time the charter commences or becomes unavailable while carrying out the charter, the carrier may furnish another aircraft of the same type or, with the consent of the charterer, substitute any other type of aircraft at the rates and charges applicable to the aircraft originally chartered except as provided in subsections (2) and (3).

(2) When a substituted aircraft is capable of a larger payload than the aircraft originally chartered, the payload carried in the substituted aircraft shall not be greater than the payload that would have been available in the aircraft originally chartered, unless the charterer agrees to pay the rates and charges applicable to the substituted aircraft.

(3) When the maximum payload of a substituted aircraft is smaller than the maximum payload of the aircraft originally chartered, charges shall be based on the rates and charges applicable to the type of substituted aircraft, except that where such rates and charges are higher than those for the aircraft originally chartered, the rates and charges for the original aircraft chartered shall apply.

Continuance of Term Charters

15. (1) When, prior to its termination, any term charter is extended, the minimum charge for the charter shall be recalculated and based on the charge that would have applied had the original charter included the period of the extension.

(2) When any term charter terminates without any prior extension thereof and the charterer continues to use the aircraft, the rates and charges applicable during the continued use of the aircraft are the applicable short term rates and minimum charges per aircraft set out in Table II.

Minimum Charges

16. (1) When the charges for flying are less than the applicable minimum charges per aircraft set out in Table II, the minimum charges per aircraft are applicable.

(2) The minimum charge for flying on term charters of less than 30 days is the amount obtained by

(*a*) multiplying the aggregate of the applicable minimum hours set out in Table II for each day the aircraft is on the term charter by the applicable short term rate per hour; and

(*b*) rounding the product obtained under paragraph (*a*) in accordance with subsection 19(3).

a) lorsqu'un vol n'est pas terminé en raison de défaillances mécaniques ou d'accidents survenus à des membres de l'équipage et que le transporteur n'organise pas de transport de remplacement satisfaisant; ou

b) pour le temps de vol effectué dans une tentative infructueuse de terminer un vol prévu par le contrat d'affrètement, à moins que l'affréteur, son préposé ou son mandataire n'y ait consenti d'avance.

Substitution d'aéronefs

14. (1) Lorsque, pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur, l'aéronef affrété n'est pas disponible au moment d'entreprendre l'exécution de l'affrètement ou qu'il cesse d'être disponible en cours d'exécution du contrat, le transporteur peut fournir un autre aéronef du même type ou, avec l'accord de l'affréteur, un appareil d'un autre type aux taux et taxes applicables à l'aéronef initialement affrété, sauf pour les cas prévus aux paragraphes (2) et (3).

(2) Lorsqu'un aéronef de remplacement peut transporter une charge marchande supérieure à celle de l'aéronef initialement affrété, la charge marchande transportée par l'aéronef de remplacement ne doit pas excéder celle qui aurait pu être mise à bord du premier aéronef, à moins que l'affréteur n'accepte de payer les taux et taxes applicables à l'aéronef de remplacement.

(3) Lorsque l'aéronef de remplacement a une charge marchande maximale inférieure à celle de l'aéronef initialement affrété, les taux et taxes applicables sont ceux de l'aéronef de remplacement, sauf que, s'ils sont supérieurs à ceux de l'aéronef initialement affrété, ce sont ces derniers qui s'appliquent.

Prolongation des affrètements à terme

15. (1) Lorsqu'avant son expiration, un affrètement à terme est prolongé, la taxe minimale pour l'affrètement de l'aéronef est calculée d'après celle qui se serait appliquée si l'affrètement initial avait inclus la période de prolongation.

(2) Lorsqu'après l'expiration d'un affrètement à terme sous prolongation préalable, l'affréteur continue d'utiliser l'appareil, les taux et taxes qui s'appliquent tant que l'affréteur continue d'utiliser l'aéronef sont les taux des affrètements à court terme et les taxes minimales par aéronef prévues au tableau II.

Taxes minimales

16. (1) Lorsque la taxe de vol est inférieure à la taxe minimale prévue par aéronef au tableau II, on applique cette dernière.

(2) La taxe minimale de vol, en cas d'affrètements à terme de moins de 30 jours s'obtient

a) en multipliant le total du nombre d'heures minimal prévu au tableau II pour chaque jour d'affrètement à terme de l'aéronef par le taux des affrètements à court terme; et

b) en arrondissant le produit obtenu à l'alinéa *a*) conformément au paragraphe 19(3).

(3) The minimum charge for flying on term charters of 30 days or more is the aggregate of

(*a*) the amount obtained, for each whole month for which the aircraft is chartered, by

(i) multiplying the applicable minimum hours in Table II for each such whole month by the applicable long term rate per hour, and

(ii) rounding the product obtained under subparagraph (i) in accordance with subsection 19(3); and

(*b*) the amount obtained, for the part of each month for which the aircraft is chartered, by

(i) dividing the applicable minimum hours in Table II for that month by the number of days in that month,

(ii) multiplying the quotient obtained under subparagraph (i) by the product obtained by multiplying the number of days in the part of that month for which the aircraft was chartered by the applicable long term rate per hour, and

(iii) rounding the product obtained under subparagraph (ii) in accordance with subsection 19(3).

(4) Where the minimum hours for a charter of less than 30 days based on minimum hours per day exceeds the minimum hours based on minimum hours per month for the period of the charter, the latter minimum hours are applicable.

(5) In term charters of less than 30 days, when the aircraft is available for less than an average of 5 hours per day, the minimum charge per aircraft per day is an amount bearing the same proportion to the applicable minimum charge per day in Table II as the average number of hours of availability per day bears to an average of 5 hours per day.

(6) In term charters of 30 days or more, when the aircraft is available for less than an average of 25 days per 30-day period, the minimum hours per aircraft for the whole charter shall be reduced by deducting for each day the aircraft is unavailable for more than an average of 5 days per month, a pro rata portion obtained by dividing the applicable minimum hours in Table II for the whole charter by the number of days on charter and rounding such portion in accordance with subsection 19(3).

Crews' Expenses

17. When the nature of the charter requires the carrier's personnel to live away from the carrier's bases, the charterer shall provide, or be charged for, their accommodation and meals, and ground transportation between aircraft and living quarters at the operating site.

Additional Charges for Fuel and Oil

18. (1) When fuel and oil are cached in connection with the performance of a charter, the charterer shall be charged the cost of establishing the cache and returning empty containers.

(3) La taxe minimale de vol, en cas d'affrètements à terme de 30 jours et plus, correspond au total

a) du montant obtenu, pour chaque mois complet d'affrètement de l'aéronef,

(i) en multipliant le nombre d'heures minimal prévu au tableau II pour chacun de ces mois complets par le taux à l'heure des affrètements à long terme, et

(ii) en arrondissant le produit obtenu au sous-alinéa (i) conformément au paragraphe 19(3); et

b) du montant obtenu, par la fraction de chaque mois d'affrètement de l'aéronef

(i) en divisant le nombre d'heures minimal prévu au tableau II pour le mois par le nombre de jours de ce mois,

(ii) en multipliant le quotient obtenu au sous-alinéa (i) par le produit obtenu en multipliant le nombre de jours de la fraction de ce mois d'affrètement par le taux à l'heure des affrètements à long terme, et

(iii) en arrondissant le produit obtenu au sous-alinéa (ii) conformément au paragraphe 19(3).

(4) Quand le nombre d'heures minimal d'un affrètement de moins de 30 jours dont le prix est calculé d'après le nombre d'heures minimal par jour dépasse le nombre d'heures minimal alors que le prix est calculé d'après le nombre d'heures minimal par mois pour la durée de l'affrètement, on tient compte de ce dernier minimum d'heures.

(5) Dans le cas des affrètements à terme de moins de 30 jours, lorsque l'aéronef est disponible, en moyenne, moins de 5 heures par jour, la taxe minimale quotidienne exigible par aéronef est une fraction de la taxe minimale quotidienne indiquée au tableau II proportionnelle au rapport existant entre la moyenne des heures de disponibilité quotidienne et une moyenne de 5 heures par jour.

(6) Dans le cas des affrètements à terme de 30 jours ou plus, lorsque l'aéronef est à la disposition de l'affréteur moins de 25 jours en moyenne au cours d'une période de 30 jours, le nombre d'heures minimal par aéronef, pour l'ensemble de l'affrètement, doit être réduit en déduisant pour chaque jour où l'aéronef n'est pas disponible au-delà d'une moyenne de 5 jours par mois, un pourcentage proportionnel au rapport obtenu en divisant le nombre d'heures minimal prévu au tableau II pour l'ensemble de l'affrètement par le nombre de jours d'affrètement, et en arrondissant le résultat conformément au paragraphe 19(3).

Dépenses de l'équipage

17. Lorsque les circonstances de l'affrètement obligent les membres du personnel du transporteur à séjourner loin de ses bases, leur logement, leurs repas ainsi que leur transport au sol entre l'aéronef et le logement provisoire sont assurés par l'affréteur ou lui sont facturés.

Frais supplémentaires pour le carburant et l'huile

18. (1) Lorsqu'un dépôt de carburant et d'huile est constitué en vue de l'exécution d'un affrètement, son coût, y compris le retour des récipients vides, est facturé à l'affréteur.

(2) When the aircraft of the carrier is used for establishing a cache referred to in subsection (1), the hours flown shall be charged for as part of the charter.

(3) When fuel and oil are obtained from a supply point other than that of the carrier or the charterer or from a cache established under subsection (1), the charterer shall be charged the amount by which the cost per gallon to the carrier at the point of supply exceeds the following prices:

Zone	Per Gallon	
	Fuel	Oil
	$	$

Determination of Flight Time

19. (1) Except as provided in subsection (2), the hours and minutes for which a charge is made shall be computed from the time the aircraft commences to hover or taxi before takeoff until it ceases to hover or taxi after landing.

(2) When operations involve a continuous succession of flights, each of less than 10 minutes duration, and the engine is not shut down between such flights, flying time shall be computed from the time the aircraft commences to hover or taxi for the first flight until the aircraft ceases to hover or taxi after the final landing.

(3) When determining the duration of a flight, fractions of an hour shall be increased to the next multiple of 5 minutes.

Note: The following provision may be substituted for subsection 19(3);

"(3) When determining the duration of a flight, fractions of an hour shall be rounded to the nearest multiple of 6 minutes and expressed as decimals of an hour."

Basic Charter Charges

20. (1) Basic charter charges shall be the aggregate of

(*a*) the charges for performing the work provided for in the charter computed by multiplying the applicable rate per hour by the hours flown performing such work;

(*b*) the charges for positioning the aircraft prior to commencement of such work computed by multiplying the applicable rate per hour by

(i) the lesser of the flight time, if any, measured from

(A) the carrier's nearest base named in Table I at which the chartered aircraft is shown as available to the place at which the work provided for in the charter is to be performed, and

(B) the place at which the chartered aircraft is actually located at the time the charter is requested by the charterer or an offer is made by the carrier to the place from which the work provided for in the charter is to be performed; and

(2) Lorsque l'aéronef du transporteur est utilisé pour constituer un dépôt visé au paragraphe (1), les heures de vol sont facturées au titre de l'affrètement.

(3) Lorsqu'on obtient du carburant et de l'huile en un point d'avitaillement autre que celui du transporteur ou de l'affréteur ou qu'un dépôt visé au paragraphe (1), on facture à l'affréteur le supplément que paie le transporteur par gallon, au point d'avitaillement, par rapport aux prix suivants:

Zone	Prix au gallon	
	Carburant	Huile
	$	$

Calcul du temps de vol

19. (1) A l'exception du cas prévu au paragraphe (2), les heures et les minutes de vol à facturer sont comptées à partir du moment où l'aéronef commence à rouler ou à se mettre en vol stationnaire, avant son décollage, jusqu'à celui où il cesse d'être en vol stationnaire ou de rouler après l'atterrissage.

(2) Lorsque l'exploitation comporte une succession ininterrompue de vols de moins de 10 minutes chacun et que l'on ne coupe pas le moteur entre ces divers vols, le temps de vol est compté à partir du moment où l'aéronef commence à rouler ou à se mettre au vol stationnaire, avant le premier vol, jusqu'à celui où il cesse de rouler ou de se mettre en vol stationnaire après le dernier atterrissage.

(3) Dans le calcul de la durée d'un vol, les fractions d'heure sont arrondies au multiple supérieur de 5 minutes.

Remarque: L'alinéa 19(3) peut être remplacé par l'alinéa suivant:

«(3) Dans le calcul de la durée d'un vol, les fractions d'heure sont arrondies au plus proche multiple de 6 minutes et exprimées en dixièmes d'heure.»

Coût de l'affrètement

20. (1) Le coût de base de l'affrètement correspond à l'ensemble

a) des taxes exigibles pour l'exécution du contrat d'affrètement, calculées en multipliant le taux horaire applicable par le nombre d'heures de vol exécutées;

b) des taxes exigibles pour la mise en place de l'aéronef avant le commencement du service d'affrètement, calculées en multipliant le taux horaire applicable par

(i) le moindre des nombres d'heures de vol suivants calculés,

(A) entre la base du transporteur la plus proche désignée au tableau I comme disposant de l'aéronef affrété, et le lieu d'exécution de l'affrètement, ou

(B) entre le lieu où l'aéronef affrété se trouve lorsque l'affréteur demande le service ou que le transporteur fait une offre et le lieu d'exécution de l'affrètement; et

c) des taxes exigibles pour le déplacement de l'aéronef après l'achèvement du service d'affrètement, calculées en multipliant le taux horaire applicable par

(*c*) the charges for depositioning the aircraft after completion of such work computed by multiplying the applicable rate per hour by

(i) the lesser of the flight time, if any, measured

(A) from the place at which the work provided for in the charter terminated to the carrier's base named in Table I nearest to the place at which the work of the charter commenced, and

(B) from the place at which the work provided for in the charter terminated to another base of the carrier, or to the place at which another charter is to commence, or to the place at which the aircraft is required for the operational reasons of the carrier, whichever alternative is actually performed by the carrier.

(2) When the flight time for positioning or depositioning the aircraft is calculated from and to the carrier's base under the provisions of paragraphs (1)(*b*) and (*c*) but the flight of the aircraft commences and terminates at a place other than the carrier's base, the flight time between the carrier's base and the places of commencement and termination shall be determined by dividing the mileage between the carrier's base and the place of commencement or termination, measured in a straight line on standard 8 miles to 1 inch aeronautical charts, National Topographic series as issued by the Department of Energy, Mines and Resources, Ottawa, Canada, by the block speeds set out in Table II.

Accessorial Charges

21. The charterer shall be charged

(*a*) the costs to the carrier of moneys disbursed by the carrier on behalf and at the request of the charterer;

(*b*) the costs of loading or unloading aircraft away from the carrier's base;

(*c*) the costs of ground transportation of the charterer's personnel, baggage or goods by the carrier on behalf and at the request of the charterer;

(*d*) storage charges;

(*e*) the cost of facilities or services required for aircraft operation that are normally provided by the carrier at his base and that are not available at the charterer's operating site;

(*f*) the cost of special services, equipment or personnel requested from the carrier and not specifically provided for herein;

(*g*) the costs of aircraft modifications requested by the charterer;

(*h*) the costs of transporting the aircraft when it is shipped to the operating site of the charter; and

(*i*) each day the aircraft is inoperative because it is under modification requested by the charterer or because it is being dismantled, transported, assembled, flight tested or awaiting the transportation described in paragraph (*h*),

(i) in the case of charters of less than 30 days, the applicable minimum hours per day in Table II, and

(ii) in the case of charters of 30 days or more, a pro rata portion obtained by dividing the minimum hours for the

(i) le moindre des nombres d'heures de vol suivants calculés,

(A) entre le lieu où s'est achevé le service d'affrètement et la base du transporteur mentionnée au tableau I la plus proche du lieu où a commencé le service d'affrètement, ou

(B) entre le lieu où s'est achevé le service d'affrètement, une autre base du transporteur, le lieu où doit commencer un autre service d'affrètement ou le lieu où le transporteur exige, pour des raisons d'exploitation, que soit amené l'aéronef, suivant la destination effective que donne le transporteur à l'appareil.

(2) Lorsque le temps de mise en place ou de déplacement de l'aéronef est calculé départ-base et retour-base du transporteur de la façon prévue aux alinéas (1)*b*) et *c*) mais que le vol commence et se termine ailleurs qu'à la base du transporteur, le temps de vol accompli entre cette base et les lieux du début et de l'achèvement du vol se calcule ainsi: la distance en milles entre la base du transporteur et le lieu du début ou de l'achèvement du vol est divisée par la vitesse de cale à cale indiquée au tableau II. Cette distance, en mille, se mesure en ligne droite sur des cartes aéronautiques standard du Service national de références cartographiques à l'échelle de 8 milles au pouce, que publie le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, à Ottawa, Canada.

Frais accessoires

21. Sont facturés à l'affréteur

a) les sommes déboursées par le transporteur pour le compte et à la demande de l'affréteur;

b) les frais de chargement et de déchargement ailleurs que sur la base du transporteur;

c) les frais de transport au sol du personnel, des bagages ou des marchandises de l'affréteur, lorsque ce transport est assuré par le transporteur pour le compte et à la demande de l'affréteur;

d) les frais d'entreposage;

e) le coût des installations ou services qu'exige l'exploitation de l'aéronef et qui sont normalement fournis par le transporteur à sa base mais qui ne sont pas disponibles au lieu d'exploitation de l'affréteur;

f) le coût des services, du matériel ou du personnel spéciaux que le transporteur fournit sur demande et qui ne sont pas prévus dans la présente annexe;

g) le coût de toutes modifications apportées à l'aéronef à la demande de l'affréteur;

h) les frais de transport de l'aéronef lorsqu'il est expédié au lieu d'exploitation de l'affréteur; et

i) une taxe, exigible pour chaque jour où l'aéronef n'est pas exploité parce qu'il subit les modifications prévues à l'alinéa *g*), qu'il est démonté, transporté, monté, mis à l'essai en vol ou qu'il attend d'être transporté conformément à l'alinéa *h*)

(i) dans le cas des affrètements de moins de 30 jours le nombre d'heures minimal par jour indiqué au tableau II, et

particular month in which the inoperation occurs by the number of days in such month and rounding such portion in accordance with subsection 19(3).

Transportation of Carrier's Personnel, Equipment and Spare Parts

22. (1) The charterer shall provide or pay for the transportation, if any, of the carrier's personnel, equipment and spare parts required for the purposes of the charter.

(2) The charterer shall provide or pay for the transportation of

(*a*) the carrier's personnel replaced at the request of the charterer and replacements therefor;

(*b*) the carrier's additional personnel, equipment and spare parts where the charterer and the carrier agree that the requirement therof could not have been reasonably foreseen and provided for in the initial outbound movement; and

(*c*) the carrier's personnel when on rotation for vacation purposes, which transportation shall be limited to

(i) term charters of 30 days or more,

(ii) travel between the operating site of the personnel and the nearest licensed base of the carrier set out in Table I, and

(iii) once in every eight-week period on charter.

TABLE I: CARRIER'S BASE

Licensed Bases

Name of Base	Aircraft available (Name, Type, Model)

(ii) dans le cas des affrètements de plus de 30 jours, une fraction proportionnelle obtenue en divisant le nombre d'heures minimum pour le mois au cours duquel est survenu l'événement qui n'a pas permis d'utiliser l'appareil par le nombre de jours de ce mois et en arrondissant cette fraction conformément au paragraphe 19(3).

Transport du personnel, du matériel et des pièces de rechange du transporteur

22. (1) L'affréteur fournit ou paie le transport, s'il y a lieu, du personnel, du matériel et des pièces de rechange du transporteur nécessaires à l'affrètement.

(2) L'affréteur fournit ou paie le transport

a) du personnel du transporteur, remplacé à la demande de l'affréteur et le transport du personnel de remplacement;

b) du personnel, du matériel et des pièces de rechange supplémentaires du transporteur lorsque l'affréteur et le transporteur conviennent qu'il n'était pas raisonnablement possible d'en prévoir le besoin et d'y pourvoir au départ du premier vol; et

c) du personnel du transporteur lorsqu'il est en roulement pour fins de congés, le transport se limitant

(i) aux affrètements dont le terme est de 30 jours ou plus,

(ii) aux déplacements entre le lieu de travail du personnel et la base du transporteur attribuée par permis la plus proche et indiquée au tableau I, et

(iii) à pas plus qu'une fois par huit semaines de service d'affrètement.

TABLEAU I: BASES DU TRANSPORTEUR

Bases attribuées par permis

Nom de la base	Aéronef disponible (nom, type, modèle)

TABLE II: RATES, CHARGES, MINIMUMS

(Excludes costs of fuel and oil)

Application

1. The "Short Term" Rates and minimum charges apply when the aircraft is chartered for periods of time in hours or in days up to and including 29 days.

2. The "Long Term" Rates and minimum charges apply when the aircraft is chartered for periods of time of 30 days or more.

3. The "Special Rates for Volume Utilization" apply to each hour flown in excess of the minimum hours required per 12-month period or less

OR

the qualifying hours stated in the table, whichever number of hours is greater.

TABLEAU II: TAUX, TAXES, MINIMAUX

(A l'exclusion du coût du carburant et de l'huile)

Application

1. Les taux et taxes minimaux «à court terme» s'appliquent lorsque l'aéronef est affrété pour des périodes, exprimées en heures ou en jours, inférieures à 30 jours.

2. Les taux et taxes minimaux «à long terme» s'appliquent lorsque l'aéronef est affrété pour des périodes de 30 jours ou plus.

3. Les «taux spéciaux d'utilisation» s'appliquent pour chaque heure de vol en sus du minimum d'heures exigées pour une période de 12 mois ou moins,

OU

les heures de qualification indiquées au tableau ci-dessous, en prenant le plus grand de ces deux nombres.

4. Minimum Charges will be calculated by multiplying the normal rates per hour by the minimum number of hours set out in the table.

AIRCRAFT	SHORT TERM RATE PER HOUR	LONG TERM RATE PER HOUR	SPECIAL RATES FOR VOLUME UTILIZATION Qualifying Rate Hours	Per Hour	BLOCK SPEED See Subsection 20(2)
Model	$	$	Nos.	$	Miles per Hour
		MINIMUM HOURS			
MONTH(S)			SHORT TERM PER DAY		LONG TERM PER MONTH
October through April					
May					
June					
July					
August					
September					

Note: The block speeds published in Table II may not be greater than the following:

Type of Rotating Wing Aircraft			Block Speed
			Statute Miles Per Hour
AEROSPATIALE		AL II ARTOUSTE	85
		AL II ASTAZOU	100
		LAMA	110
		GAZELLE	155
		AL III	110
		PUMA	130
BELL		47G	65
		G2	70
	Super	G2	75
		G2A	75
		G3	75
		G4	80
		G4A	80
		G5	80
		G3B	80
		B1	80
		B2	80
		B2A	80
		J	75
		J2	85
		J2A	85
	Super	AJ2	85
		206A	120
		206B	125
		204B	110
		205A	120
		212	130
BOEING-VERTOL		42	100
		44	100
		107	140
FAIRCHILD-HILLER		12E	80
		SL4	70
		FH1100	115
HUGHES		269A	85
		269B	85
		369/500	135
SIKORSKY		55A	80
		55B	90
		55C	90
		55T	100
		58	100
		58T	110
		61	140
		62	110

4. Les taux minimaux seront calculés en multipliant les taux normaux à l'heure par le nombre minimal d'heures indiqué au tableau.

TYPE D'AÉRONEF	TAUX HORAIRE À COURT TERME	TAUX HORAIRE À LONG TERME	TAUX SPÉCIAUX D'UTILISATION Heures de qualification	Taux de horaire	VITESSE DE CALE À CALE Taux Voir paragraphe 20(2)
Modèle	$	$	Nombres	$	Milles par heure
		NOMBRE MINIMAL D'HEURES			
MOIS			COURT TERME PAR JOUR		LONG TERME PAR MOIS
d'octobre à avril					
mai					
juin					
juillet					
août					
septembre					

Remarque: Les vitesses de cale à cale indiquées au tableau II ne doivent pas dépasser celles indiquées ci-après

Type d'aéronef à voilure tournante			Vitesse de cale à cale
			En milles terrestres à l'heure
AÉROSPATIALE		AL II ARTOUSTE	85
		AL II Astazou	100
		LAMA	110
		GAZELLE	155
		AL III	110
		PUMA	130
BELL		47G	65
		G2	70
	Super	G2	75
		G2A	75
		G3	75
		G4	80
		G4A	80
		G5	80
		G3B	80
		B1	80
		B2	80
		B2A	80
		J	75
		J2	85
		J2A	85
	Super	AJ2	85
		206A	120
		206B	125
		204B	110
		205A	120
		212	130
BOEING-VERTOL		42	100
		44	100
		107	140
FAIRCHILD-HILLER		12E	80
		SL4	70
		FH1100	115
HUGHES		269A	85
		269B	85
		369/500	135
SIKORSKY		55A	80
		55B	90
		55C	90
		55T	100
		58	100
		58T	110
		61	140
		62	110

SCHEDULE XV

(*s. 83*)

REGIONAL AIR CARRIERS' OPERATING TERRITORIES

1. *Pacific Western Airlines Ltd.*

   (*a*) British Columbia;

   (*b*) Alberta; and

   (*c*) those points in the Yukon and Northwest Territories which receive unit toll service from Pacific Western Airlines Ltd.

2. *Transair Limited*

   (*a*) the Prairie Provinces;

   (*b*) northwestern Ontario; and

   (*c*) those points in the Yukon and Northwest Territories which receive unit toll service from Transair Limited.

3. *Nordair Ltée—Nordair Ltd.*

   (*a*) the remainder of Ontario;

   (*b*) northwestern Quebec; and

   (*c*) those points in the Northwest Territories which receive unit toll service from Nordair Ltée—Nordair Ltd.

4. *Quebecair*

   All of the Province of Quebec east of Montreal.

5. *Eastern Provincial Airways (1963) Ltd.*

   The Atlantic Provinces.

ANNEXE XV

(*art. 83*)

ZONES D'EXPLOITATION DES TRANSPORTEURS AÉRIENS RÉGIONAUX

1. *Pacific Western Airlines Ltd.*

   a) La Colombie-Britannique;

   b) l'Alberta; et

   c) les points du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest où Pacific Western Airlines Ltd. assure un service à taux unitaires.

2. *Transair Limited*

   a) Les provinces des Prairies;

   b)le Nord-Ouest de l'Ontario;

   c) les points du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest où Transair Limited assure un service à taux unitaires.

3. *Nordair Ltée—Nordair Ltd.*

   a) Le reste de l'Ontario;

   b) le Nord-Ouest du Québec; et

   c) les points des Territoires du Nord-Ouest où Nordair Ltée—Nordair Ltd. assure un service à taux unitaires.

4. *Quebecair*

   Toute la partie du Québec à l'est de Montréal.

5. *Eastern Provincial Airways (1963) Ltd.*

   Les provinces de l'Atlantique.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 4

AERONAUTICS ACT

Air Cushion Vehicle Regulations

REGULATIONS RESPECTING AIR CUSHION VEHICLES

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Air Cushion Vehicle Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations, "air cushion vehicle" means a machine designed to derive support in the atmosphere primarily from reactions against the earth's surface of air expelled from the machine.

Exclusion

3. Commercial air services provided by means of air cushion vehicles are excluded from the operation of Part II of the *Aeronautics Act*.

CHAPITRE 4

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement sur les aéroglisseurs

RÈGLEMENT CONCERNANT LES AÉROGLISSEURS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur les aéroglisseurs*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement, «aéroglisseurs» désigne un véhicule conçu pour se maintenir dans l'atmosphère principalement grâce à la réaction, sur la surface de la terre, de l'air expulsé par la machine.

Exclusion

3. Les services aériens commerciaux fournis par aéroglisseurs sont exclus de l'application de la partie II de la *Loi sur l'aéronautique*.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 5

AERONAUTICS ACT

Air Services Fees Regulations

REGULATIONS RESPECTING FEES FOR CANADIAN CIVIL AIR SERVICES

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Air Services Fees Regulations*.

Interpretation

2. (1) In these Regulations,

"commercial aircraft" means an aircraft operated or available for operation for hire or reward; (*aéronef commercial*)

"commercial flying school" means a flying school licensed by the Canadian Transport Commission; (*école de pilotage à but lucratif*)

"Department" means the Department of Transport; (*ministère*)

"domestic flight" means a flight between points in Canada; (*vol intérieur*)

"flying club" means a flying club that is a member of the Royal Canadian Flying Clubs Association; (*aéro-club*)

"international flight" means a flight between a point in Canada and a point outside Canada that is not a trans-oceanic flight; (*vol international*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"positioning flight" means the flight of an aircraft that has no payload; (*vol de mise en place*)

"private aircraft" means a civil aircraft other than a commercial aircraft or state aircraft; (*aéronef privé*)

"state aircraft" means an aircraft, other than a commercial aircraft, owned and operated by the government of any country or the government of a colony, dependency, province, state or territory of any country; (*aéronef d'État*)

"technical landing" means a landing of an aircraft made solely to obtain ground services required for the aircraft; (*escale technique*)

"trans-oceanic flight" means a flight between a point in Canada and a point outside Canada that passes over the Atlantic Ocean, except a flight between a point in Canada and any point outside Canada lying west of a line running from the most easterly point in Canada to the point of intersection of 45° West Longitude with 0° Latitude; (*vol transocéanique*)

"weight" in relation to an aircraft means the maximum permissible take-off weight specified in its certificate of airworthiness or in a document referred to in that certificate. (*poids*)

CHAPITRE 5

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement sur les taxes des services aéronautiques

RÈGLEMENT CONCERNANT LES TAXES EXIGIBLES AU TITRE DES SERVICES AÉRONAUTIQUES CIVILS CANADIENS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur les taxes des services aéronautiques*.

Interprétation

2. (1) Dans le présent règlement,

«aéro-club» désigne un aéro-club affilié à la Royal Canadian Flying Clubs Association; (*flying club*)

«aéronef commercial» désigne un aéronef exploité moyennant un prix de louage ou une rémunération ou disponible pour une telle exploitation; (*commercial aircraft*)

«aéronef d'État» désigne un aéronef, autre qu'un aéronef commercial, qui appartient au gouvernement d'un pays ou au gouvernement d'une colonie, d'une dépendance, d'une province, d'un État ou d'un territoire d'un pays et qui est exploité par ce même gouvernement; (*state aircraft*)

«aéronef privé» désigne un aéronef civil autre qu'un aéronef commercial ou un aéronef d'État; (*private aircraft*)

«escale technique» désigne une escale effectuée par un aéronef à seule fin de pourvoir au ravitaillement en carburant et à l'exécution des autres services à terre qui sont nécessaires à l'aéronef; (*technical landing*)

«école de pilotage à but lucratif» désigne une école de pilotage titulaire d'un permis délivré par la Commission canadienne des transports; (*commercial flying school*)

«ministère» désigne le ministère des Transports; (*Department*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«poids» relativement à un aéronef, désigne le poids maximal autorisé au décollage, tel qu'il est indiqué dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ledit certificat; (*weight*)

«vol de mise en place» s'entend du vol d'un aéronef sans charge marchande; (*positioning flight*)

«vol intérieur» désigne un vol effectué entre des endroits situés au Canada; (*domestic flight*)

«vol international» désigne un vol effectué entre un endroit situé au Canada et un autre situé à l'étranger, réserve faite de tout vol transocéanique; (*international flight*)

«vol transocéanique» désigne un vol qui est effectué entre un endroit situé au Canada et un endroit situé à l'étranger et qui comporte le survol de l'océan Atlantique, sauf s'il s'agit d'un vol effectué entre un endroit situé au Canada et tout endroit situé hors du Canada, à l'ouest d'une ligne joignant le point situé le plus à l'est du Canada au point d'intersec-

(2) For the purposes of sections 24 and 25, the area occupied by an aircraft is deemed to be the area obtained by multiplying the overall length of the aircraft by its overall width, including wings, rotors and undercarriage.

(3) For the purposes of sections 22 and 23, "flight" means the whole of a journey of an aircraft regardless of the number of intermediate stops.

(4) For the purposes of sections 4 and 5, "landing" includes an arrival at an airport by a helicopter for the purpose of loading or unloading.

Application

3. (1) Subject to subsection (2), these Regulations apply to every airport operated by the Department.

(2) Sections 24 to 26 do not apply to any part of an airport held under a lease granted by Her Majesty in right of Canada.

(3) Sections 4 to 7 do not apply in respect of the landing of a state aircraft.

(4) Sections 4 and 5 do not apply in respect of the landing of an aircraft participating in search and rescue operations under the direction of the Canadian Forces Search and Rescue Service.

Domestic Flight Landing Fees

4. Subject to sections 8 and 10, for each landing at an airport of an aircraft that concludes

(*a*) a domestic flight, or

(*b*) a planned trans-oceanic flight that was commenced at another airport in Canada,

the landing fee, per 453.59 kilograms (1,000 pounds) or fraction thereof of the aircraft's weight, is

(*c*) $0.26, for aircraft weighing not more than 20 412 kilograms (45,000 pounds),

(*d*) $0.33, for aircraft weighing more than 20 412 kilograms (45,000 pounds) but not more than 45 360 kilograms (100,000 pounds), and

(*e*) $0.39, for aircraft weighing more than 45 360 kilograms (100,000 pounds),

but is not less than $1.30 for any such aircraft.

International Flight Landing Fees

5. Subject to sections 8 to 10, for each landing at an airport of an aircraft that concludes an international flight the landing fee, per 453.59 kilograms (1,000 pounds) or fraction thereof of the aircraft's weight, is

(*a*) $0.33, for aircraft weighing not more than 31 752 kilograms (70,000 pounds),

(*b*) $0.46, for aircraft weighing more than 31 752 kilograms (70,000 pounds) but not more than 66 679 kilograms (147,000 pounds), and

tion du 45e méridien ouest et de l'équateur. (*trans-oceanic flight*)

(2) Aux fins des articles 24 et 25, la superficie occupée par un aéronef est censée être la superficie obtenue en multipliant la longueur hors tout de l'aéronef par sa largeur hors tout, y compris les ailes, les rotors et le train d'atterrissage.

(3) Aux fins des articles 22 et 23, «vol» s'entend du voyage complet effectué par un aéronef quel que soit le nombre d'escales effectuées en cours de route.

(4) Aux fins des articles 4 et 5, l'«atterrissage» comprend l'arrivée d'un hélicoptère à un aéroport pour chargement ou déchargement.

Application

3. (1) Sous réserve des dispositions du paragraphe (2), le présent règlement s'applique à tout aéroport exploité par le ministère.

(2) Les articles 24 à 26 ne s'appliquent pas aux parties d'un aéroport cédé à bail par Sa Majesté du chef du Canada.

(3) Les articles 4 à 7 ne s'appliquent pas à l'atterrissage effectué par un aéronef d'État.

(4) Les articles 4 et 5 ne s'appliquent pas à l'atterrissage effectué par un aéronef participant à des opérations de recherche et de sauvetage sous la direction du Service de recherche et de sauvetage des Forces canadiennes.

Taxes d'atterrissage—vols intérieurs

4. Sous réserve des dispositions des articles 8 et 10, pour tout atterrissage à un aéroport par lequel un aéronef termine

a) un vol intérieur, ou

b) un vol transocéanique projeté qui a été commencé à un autre aéroport au Canada,

la taxe d'atterrissage est, par 453,59 kilogrammes (1,000 livres) ou fraction de 453,59 kilogrammes de poids de l'aéronef, de

c) $0.26, pour les aéronefs dont le poids ne dépasse pas 20 412 kilogrammes (45,000 livres),

d) $0.33, pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 20 412 kilogrammes (45,000 livres) mais ne dépasse pas 45 360 kilogrammes (100,000 livres), et

e) $0.39, pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 45 360 kilogrammes (100,000 livres),

mais n'est pas inférieure à $1.30 pour ledit aéronef.

Taxes d'atterrissage—vols internationaux

5. Sous réserve des dispositions des articles 8 à 10, pour tout atterrissage à un aéroport par lequel un aéronef termine un vol international, la taxe d'atterrissage est, par 453,59 kilogrammes (1,000 livres) ou fraction de 453,59 kilogrammes de poids de l'aéronef,

a) $0.33, pour les aéronefs dont le poids ne dépasse pas 31 752 kilogrammes (70,000 livres),

b) $0.46, pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 31 752 kilogrammes (70,000 livres) mais ne dépasse pas 66 679 kilogrammes (147,000 livres), et

(*c*) $0.65, for aircraft weighing more than 66 679 kilograms (147,000 pounds),

but is not less than $1.30 for any such aircraft.

Trans-oceanic Flight Landing Fees

6. (1) Subject to sections 9 and 10, for each landing at an airport of an aircraft, other than a landing described in section 7, where the airport is

(*a*) the last point of landing prior to a trans-oceanic flight, or

(*b*) the first point of landing after a trans-oceanic flight,

the landing fee, per 453.59 kilograms (1,000 pounds) or fraction thereof of the aircraft's weight, is

(*c*) $1.73, for aircraft weighing not more than 40 824 kilograms (90,000 pounds),

(*d*) $1.82, for aircraft weighing more than 40 824 kilograms (90,000 pounds) but not more than 56 700 kilograms (125,000 pounds),

(*e*) $1.90, for aircraft weighing more than 56 700 kilograms (125,000 pounds) but not more than 68 039 kilograms (150,000 pounds), and

(*f*) $1.96, for aircraft weighing more than 68 039 kilograms (150,000 pounds).

(2) Paragraph (1)(*a*) does not apply to the landing of an aircraft at an airport unless the aircraft is landed as part of the continuation of a flight that, when it originated, was an intended trans-oceanic flight according to

(*a*) the general or service schedule or service pattern filed by the air carrier who operates the flight; or

(*b*) the special or charter flight permit issued in respect of that flight.

(3) Paragraph (1)(*a*) does not apply to the landing of a positioning flight.

Technical Landing Fees

7. (1) Subject to subsection (2) and sections 9 and 10, for technical landing of aircraft while on a trans-oceanic flight the landing fee is $0.50 per 453.59 kilograms (1,000 pounds) or fraction thereof of the aircraft's weight for each landing at Gander International Airport, Ottawa International Airport and Goose Bay Airport.

(2) Where arrangements are made in advance with the officer in charge of Gander International Airport by any person, the landing fee for technical landings during a 12-month period of all aircraft operated by that person and landed at that Airport is calculated on the accumulated weight of the aircraft landings as follows:

(*a*) $0.50 on the first 29 483 504 kilograms (65,000,000 pounds);

(*b*) $0.45 on the next 7 370 876 kilograms (16,250,000 pounds);

c) $0.65, pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 66 679 kilogrammes (147,000 livres),

mais n'est pas inférieure à $1.30 pour ledit aéronef.

Taxes d'atterrissage—vols transocéaniques

6. (1) Sous réserve des dispositions des articles 9 et 10, pour tout atterrissage, effectué par un aéronef à un aéroport, autre qu'un atterrissage tel que celui qui est décrit à l'article 7, lorsque ledit aéroport est

a) le dernier point d'atterrissage avant un vol transocéanique, ou

b) le premier point d'atterrissage après un vol transocéanique,

la taxe d'atterrissage est, par 453,59 kilogrammes (1,000 livres) ou fraction de 453,59 kilogrammes de poids de l'aéronef, de

c) $1.73, pour les aéronefs dont le poids ne dépasse pas 40 824 kilogrammes (90,000 livres);

d) $1.82, pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 40 824 kilogrammes (90,000 livres) mais ne dépasse pas 56 700 kilogrammes (125,000 livres);

e) $1.90, pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 56 700 kilogrammes (125,000 livres) mais ne dépasse pas 68 039 kilogrammes (150,000 livres); et

f) $1.96, pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 68 039 kilogrammes (150,000 livres).

(2) L'alinéa (1)*a*) ne s'applique pas à l'atterrissage d'un aéronef à un aéroport, à moins que l'atterrissage ne constitue la suite d'un vol initialement prévu, à son point d'origine, comme vol transocéanique d'après

a) le tableau de service à horaire fixe ou à horaire régulier déposé par le transporteur aérien qui effectue le vol; ou

b) le permis pour vol spécial ou pour vol d'affrètement, délivré à l'égard de ce vol.

(3) L'alinéa (1)*a*) ne s'applique pas à l'atterrissage d'un aéronef après un vol de mise en place.

Taxes d'atterrissage—escales techniques

7. (1) Sous réserve des dispositions du paragraphe (2) et des articles 9 et 10, un aéronef qui effectue une escale technique au cours d'un vol transocéanique doit payer une taxe d'atterrissage de $0.50 par 453,59 kilogrammes (1,000 livres) ou fraction de 453,59 kilogrammes du poids de l'aéronef, pour chaque atterrissage à l'aéroport international de Gander, à l'aéroport international d'Ottawa et à l'aéroport de Goose Bay.

(2) Lorsque des arrangements ont été pris à l'avance par une personne avec le fonctionnaire responsable de l'aéroport international de Gander, la taxe d'atterrissage pour les escales techniques effectuées au cours d'une période de 12 mois par tout aéronef que cette personne exploite et qui a atterri audit aéroport, est calculée d'après le poids cumulé au fur et à mesure des escales de l'aéronef, comme suit:

a) $0.50 pour les 29 483 504 premiers kilogrammes (65,000,000 livres);

b) $0.45 pour les 7 370 876 kilogrammes suivants (16,250,000 livres);

(*c*) $0.40 on the next 7 370 876 kilograms (16,250,000 pounds);

(*d*) $0.35 on the next 7 370 876 kilograms (16,250,000 pounds); and

(*e*) $0.30 on excess of 51 596 132 kilograms (113,750,000 pounds).

(3) For technical landings at an airport designated as a weather alternate to Gander International Airport other than Goose Bay Airport section 6 is applicable.

(4) All technical landings at Goose Bay Airport and any other airport designated as a weather alternate to Gander International Airport of aircraft operated by a person to whom subsection (2) applies shall be included in determining the accumulated weight of technical landings at Gander International Airport of aircraft operated by that person.

Discontinued Flights

8. Sections 4 and 5 do not apply in respect of the forced landing at any airport of an aircraft in distress when engaged on a domestic or international flight.

9. Sections 5 to 7 do not apply in respect of the landing of an aircraft at any airport after the discontinuance of a transoceanic flight that commenced at another airport in Canada.

10. Sections 4 to 7 do not apply in respect of the landing of an aircraft at the airport from which it took off on a transoceanic flight after the discontinuance of the flight.

Flying Club or Commercial Flying School Landing Fees

11. (1) For landings at an airport of an aircraft engaged in flying training that is owned and operated by a flying club or commercial flying school established at the airport, the landing fee is $0.34 for each hour flown by the aircraft.

(2) For landings at an airport of aircraft not engaged in flying training that are owned and operated by a flying club or commercial flying school, the landing fees are the fees prescribed by sections 4 to 7.

Flying Training Landing Fees

12. Notwithstanding sections 4 to 7 and subject to the prior approval of the appropriate Regional Administrator, for each landing at an airport of an aircraft on a flight conducted exclusively for the purpose of improving the skill and knowledge of aircrew personnel of an air carrier licensed under subsection 16(1) of the *Aeronautics Act* the landing fee

(*a*) for aircraft operated by Canadian air carriers is 20 per cent of the fee prescribed by section 4; and

(*b*) for aircraft operated by air carriers that prior to July 1, 1969, paid a fixed annual amount for flying training landings at Montreal, Toronto, Winnipeg, Vancouver, Ottawa

c) $0.40 pour les 7 370 876 kilogrammes suivants (16,250,000 livres);

d) $0.35 pour les 7 370 876 kilogrammes suivants (16,250,000 livres); et

e) $0.30 au-delà de 51 596 132 kilogrammes (113,750,000 livres).

(3) Pour les escales techniques effectuées à un aéroport, autre que celui de Goose Bay, désigné comme aéroport de déroutement, pour causes météorologiques en remplacement de l'aéroport international de Gander, l'article 6 s'applique.

(4) Lorsqu'un aéronef, exploité par une personne à laquelle s'applique le paragraphe (2), effectue des escales techniques à l'aéroport de Goose Bay ou à tout autre aéroport désigné comme aéroport de déroutement pour causes météorologiques en remplacement de l'aéroport international de Gander, toutes ces escales seront prises en compte pour déterminer le poids cumulé lors des escales techniques effectuées à l'aéroport international de Gander par l'aéronef exploité par ladite personne.

Vols interrompus

8. Les articles 4 et 5 ne s'appliquent pas à l'atterrissage forcé, à n'importe quel aéroport, d'un aéronef en détresse pendant un vol intérieur ou international.

9. Les articles 5 à 7 ne s'appliquent pas à l'atterrissage, à n'importe quel aéroport, d'un aéronef qui a interrompu un vol transocéanique entrepris au départ d'un autre aéroport au Canada.

10. Les articles 4 à 7 ne s'appliquent pas à l'atterrissage, à l'aéroport d'où il a décollé en vue d'un vol transocéanique, d'un aéronef qui a interrompu ce vol.

Taxes d'atterrissage—aéro-clubs ou écoles de pilotage à but lucratif

11. (1) Pour les atterrissages, à un aéroport, d'un aéronef utilisé pour l'instruction en vol et qui appartient à un aéro-club ou à une école de pilotage à but lucratif, établie sur les lieux de l'aéroport, qui assure l'exploitation dudit aéronef, la taxe d'atterrissage est de $0.34 par heure de vol dudit aéronef.

(2) Pour les atterrissages, à un aéroport, d'aéronefs qui ne sont pas affectés à l'instruction en vol, mais qui appartiennent à un aéro-club ou à une école de pilotage à but lucratif et qui sont exploités par cet aéro-club ou cette école, les taxes d'atterrissage sont celles que prescrivent les articles 4 à 7.

Taxes d'atterrissage—instruction en vol

12. Nonobstant les dispositions des articles 4 à 7 et sous réserve de l'autorisation préalable de l'Administrateur régional compétent, pour chaque atterrissage, à un aéroport, d'un aéronef effectuant un vol à seule fin d'améliorer l'habileté et les connaissances du personnel navigant d'un transporteur aérien titulaire d'un permis délivré en vertu du paragraphe 16(1) de la *Loi sur l'aéronautique*, la taxe d'atterrissage est

a) d'un montant égal à 20 pour cent de la taxe prescrite par l'article 4 pour les aéronefs exploités par des transporteurs aériens canadiens; et

and Edmonton International Airports and at Abbotsford Airport is 20 per cent of the fee prescribed by section 4.

b) pour les aéronefs exploités par des transporteurs aériens qui, avant le 1er juillet 1969, payaient un montant forfaitaire annuel pour les atterrissages effectués dans le cadre de l'instruction en vol aux aéroports internationaux de Montréal, Toronto, Winnipeg, Vancouver, Ottawa et Edmonton, ainsi qu'a l'aéroport d'Abbotsford, 20 pour cent de la taxe prescrite par l'article 4.

13. The fees for flying training landings at an airport of aircraft operated by non-Canadian air carriers are

(*a*) upon the first arrival at that airport, the appropriate landing fee prescribed by section 5 or 6;

(*b*) for each flying training landing after the first, except the last flying training landing prior to trans-oceanic flight, the appropriate fee prescribed by section 4; and

(*c*) for the last flying training landing prior to trans-oceanic flight, upon departure from Canada, the appropriate fee prescribed by section 6.

13. Les taxes applicables aux atterrissages effectués à un aéroport par un aéronef utilisé pour l'instruction en vol et exploité par des transporteurs aériens non canadiens sont les suivantes:

a) pour le premier atterrissage audit aéroport, la taxe d'atterrissage correspondante prescrite par l'article 5 ou 6;

b) pour chaque atterrissage consécutif effectué à titre d'instruction en vol, excepté le dernier atterrissage effectué à titre d'instruction en vol qui précède un vol transocéanique, la taxe d'atterrissage correspondante prescrite par l'article 4; et

c) pour le dernier atterrissage effectué à titre d'instruction en vol qui précède un vol transocéanique en partance du Canada, la taxe d'atterrissage correspondante prescrite par l'article 6.

14. Sections 4 to 7 and 11 to 13 do not apply in respect of the landing at an airport, other than Toronto, Vancouver, Montreal (Dorval) or Montreal (Mirabel) International Airports, of

(*a*) an aircraft that is owned and operated by a flying club or commercial flying school that is established elsewhere than at the airport, if, prior to departure from the airport, the owner or pilot of the aircraft notifies the officer in charge of the airport that the aircraft is engaged in flying training; or

(*b*) a piston-engine aircraft.

14. Sauf aux aéroports internationaux de Montréal (Dorval), Montréal (Mirabel), Toronto et Vancouver où ils continuent de s'y appliquer, les articles 4 à 7 et 11 à 13 ne s'appliquent pas

a) aux atterrissages d'aéronefs, dont sont propriétaires des aéro-clubs ou des écoles de pilotage à but lucratif, si ces derniers sont établis ailleurs qu'aux aéroports concernés et si, avant le départ, leurs mandataires ou le pilote avertissent le fonctionnaire responsable de l'aéroport d'attache, que le vol est destiné à l'entraînement; ou

b) aux atterrissages d'aéronefs à moteurs à pistons.

Piston-Engine Aircraft Landing Fees at Certain International Airports

15. The landing fee for each landing at Toronto, Vancouver, Montreal (Dorval) or Montreal (Mirabel) International Airports of a piston-engine aircraft, regardless of aircraft weight, is $1.30.

Taxes d'atterrissage à certains aéroports internationaux— Aéronefs à moteurs à pistons

15. Pour chaque aéronef à moteurs à pistons, quel qu'en soit le poids, la taxe est de $1.30 pour atterrissage à Montréal (Dorval), Montréal (Mirabel), Toronto et Vancouver.

General Terminal Fees

16. (1) Subject to subsections (2) and (3), for the use of the air terminal buildings at Calgary, Edmonton, Halifax, Montreal, (Dorval and Mirabel), Ottawa, Toronto, Winnipeg and Vancouver International Airports, for

(*a*) embarkation and disembarkation of passengers at the airport,

(*b*) processing of passengers prior to their transportation by ground transport from the airport for embarkation elsewhere and for processing of passengers subsequent to their

Taxes générales d'aérogare

16. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), pour l'utilisation des aérogares des aéroports internationaux de Calgary, Edmonton, Halifax, Montréal (Dorval et Mirabel), Ottawa, Toronto, Winnipeg et Vancouver aux fins suivantes:

a) embarquement et débarquement de passagers à l'aéroport,

b) préparation des passagers avant leur transport par voie de surface de l'aéroport à un autre lieu d'embarquement et préparation des passagers après leur transport par voie de

transportation by ground transport to the airport after disembarkation elsewhere,

the fees for each embarkation, disembarkation or processing of passengers are

(*c*) $1.30 for each unit of five seats seating capacity, calculated to the nearest unit of five seats, of an aircraft on a domestic flight, but not less than $2.60 for each such aircraft, and

(*d*) $2.60 for each unit of five seats seating capacity, calculated to the nearest unit of five seats, of an aircraft on a non-domestic flight, but not less than $5.20 for each such aircraft.

(2) Where subsection (1) applies to the disembarkation of passengers at an air terminal building from an aircraft, that subsection is not applicable to the embarkation of passengers on the aircraft from the terminal building

(*a*) on the through flight of that aircraft;

(*b*) on the turn-around flight of that aircraft, irrespective of the flight number, where the aircraft does not have a scheduled lay-over of more than 3 hours; or

(*c*) on the onward flight of that aircraft, irrespective of the flight number, if it completes a domestic flight and commences a non-domestic flight or completes a non-domestic flight and commences a domestic flight, and the aircraft does not have a scheduled lay-over of more than 3 hours.

(3) Subsection (1) does not apply in respect of state aircraft stationed in a location designated by the officer in charge of the airport.

(4) In this section,

"through flight" means a flight by an aircraft that, under the same flight number, arrives at and departs from an airport as part of the continuous journey of the aircraft and does not have a scheduled lay-over of more than 3 hours;

"turn-around flight" means a flight between any two points in Canada or between a point in Canada and a point in the United States in accordance with a regular scheduled service published in the general schedule or service pattern filed by an air carrier.

Passenger Processing Fees

17. (1) Subject to subsection (2), in addition to the fees prescribed by section 16, a fee of $50 per flight is prescribed for each use of the passenger embarkation check-in counters and related equipment provided by the Minister or on his behalf in the air terminal buildings at Toronto International Airport.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of state aircraft.

Loading Bridge Fees

18. (1) The fee is $15 for each embarkation and disembarkation of passengers at an air terminal building at Toronto International Airport equipped with a passenger loading bridge that is

(*a*) capable of being used with an aircraft for the embarkation and disembarkation of its passengers; and

surface à l'aéroport à la suite de leur débarquement en un autre lieu,

les taxes exigibles pour chaque embarquement, débarquement ou préparation des passagers sont

c) de $1.30 pour chaque groupe de cinq sièges, le nombre total de sièges de l'aéronef étant arrondi au plus proche multiple de cinq, dans le cas d'un vol intérieur; la taxe minimale étant de $2.60 pour chacun de ces aéronefs; et

d) de $2.60 pour chaque groupe de cinq sièges, le nombre total de sièges de l'aéronef étant arrondi au plus proche multiple de cinq, dans le cas d'un vol non intérieur, la taxe minimale étant de $5.20 pour chacun de ces aéronefs.

(2) Lorsque le paragraphe (1) s'applique au débarquement de passagers d'un aéronef dans une aérogare, ce paragraphe ne s'applique pas à l'embarquement de passagers sur ledit aéronef au départ de ladite aérogare

a) au cours du vol direct dudit aéronef;

b) au cours du trajet de retour dudit aéronef, quel que soit le numéro de vol, lorsque l'aéronef n'effectue pas une escale régulière de plus de 3 heures; ou

c) au cours de la remise en ligne dudit aéronef, quel que soit le numéro de vol, s'il termine un vol intérieur et commence un vol non intérieur ou s'il termine un vol non intérieur et commence un vol intérieur et que la durée de son escale régulière ne dépasse pas 3 heures.

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux aéronefs d'État stationnés en un lieu fixé par le fonctionnaire responsable de l'aéroport.

(4) Dans le présent article,

«trajet de retour» désigne le vol d'un aéronef entre deux endroits situés au Canada ou entre un endroit situé au Canada et un endroit situé aux États-Unis, conformément à un service régulier, correspondant à l'horaire officiel ou aux lignes du réseau, tel que publié par un transporteur aérien;

«vol direct» désigne le vol d'un aéronef qui, tout en gardant le même numéro de vol dans le cadre d'un voyage ininterrompu, arrive à un aéroport et en repart, et que la durée de son escale régulière ne dépasse pas 3 heures.

Taxes de préparation des passagers

17. (1) Sous réserve des dispositions du paragraphe (2), et en plus des taxes prescrites par l'article 16, une taxe de $50 par vol est exigible pour tout emploi des comptoirs de réception des passagers en partance et de l'équipement connexe fournis par le Ministre ou en son nom dans les différentes aérogares à l'aéroport international de Toronto.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans le cas des aéronefs d'État.

Taxe d'utilisation des passerelles d'embarquement

18. (1) La taxe est de $15 pour chaque embarquement ou débarquement de passagers à une aérogare de l'aéroport international de Toronto équipée d'une passerelle d'embarquement qui

a) peut être utilisée pour un aéronef aux fins d'embarquement et de débarquement de ses passagers; et

(*b*) provided by or on behalf of the Minister.

(2) The fee is $4.65 for the use of single passenger loading bridges and $9.30 for the use of double passenger loading bridges for each 15 minute period of use or part thereof at an air terminal building at Montreal International Airport (Mirabel).

(3) Subsections (1) and (2) do not apply in respect of state aircraft stationed in a location designated by the officer in charge of the airport.

Passenger Transfer Vehicle Fees

19. The fee for the use of a passenger transfer vehicle for each embarkation or disembarkation of passengers on or from an aircraft

(*a*) at Edmonton International Airport is $0.10 per seat calculated on the maximum seating capacity of the aircraft; and

(*b*) at Montreal International Airport (Mirabel) is $25.

Passenger Transporting Fees

20. (1) The fee is $15 for the transporting of passengers by bus from each arriving flight and to each departing flight between the terminal buildings and the off-gate positions at Toronto International Airport.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of state aircraft.

Passenger Security Services Fees

21. The fee for the provision of passenger security services in the boarding of both revenue and non-revenue passengers is $0.20 per passenger at each of the following airports:

Calgary International Airport
Edmonton International Airport
Fredericton Airport
Gander International Airport
Goose Airport
Halifax International Airport
London Airport
Moncton Airport
Mont Joli Airport
Montreal International Airport (Dorval)
St. John's Airport
Sydney Airport
Thunder Bay Airport
Toronto International Airport
Vancouver International Airport
Montreal International Airport (Mirabel)
North Bay Airport
Ottawa International Airport
Penticton Airport
Prince George Airport
Quebec Airport
Regina Airport
Saskatoon Airport
Sault Ste Marie Airport
Sept Iles Airport
St. John Airport
Victoria International Airport
Whitehorse Airport
Windsor Airport
Winnipeg International Airport

Telecommunication Service Fee

22. (1) The fee is $30 for each flight in the course of which an aircraft uses international frequencies to obtain telecom-

b) est fournie par le Ministre ou en son nom.

(2) Dans une aérogare de l'aéroport international de Montréal (Mirabel), la taxe exigible est de $4.65 pour chaque 15 minutes ou moins d'utilisation d'une passerelle d'embarquement simple, et de $9.30 pour chaque 15 minutes ou moins d'utilisation d'une passerelle d'embarquement double.

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas dans le cas d'aéronefs d'État stationnés en un lieu désigné par le fonctionnaire responsable de l'aéroport.

Taxes des véhicules transbordeurs

19. La taxe exigible pour chaque utilisation du véhicule transbordeur, pour l'embarquement ou le débarquement des passagers,

a) à l'aéroport international d'Edmonton est de $0.10 par siège calculée sur le nombre maximal de sièges à bord de l'aéronef et

b) à l'aéroport international de Montréal (Mirabel) est de $25.

Taxe de transport des passagers

20. (1) La taxe exigible est de $15 pour le transport par autobus des passagers pour chaque vol d'arrivée et de départ entre les bâtiments de l'aérogare et les limites extérieures de l'aéroport international de Toronto.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux aéronefs d'État.

Taxe pour les services de sécurité relatifs aux passagers

21. La taxe pour les services de sécurité relatifs à l'embarquement des passagers payants et non payants est de $0.20 par passager à chacun des aéroports suivants:

Aéroport international de Calgary
Aéroport International d'Edmonton
Aéroport de Fredericton
Aéroport international de Gander
Aéroport de Goose
Aéroport international d'Halifax
Aéroport de London
Aéroport de Moncton
Aéroport de Saskatoon
Aéroport de Sault Sainte-Marie
Aéroport de Sept-Îles
Aéroport de Saint-Jean (N.-B.)
Aéroport de Saint-Jean (T.-N.)
Aéroport de Sydney
Aéroport de Thunder Bay
Aéroport de Mont-Joli
Aéroport international de Montréal (Dorval)
Aéroport international de Montréal (Mirabel)
Aéroport de North Bay
Aéroport international d'Ottawa
Aéroport de Penticton
Aéroport de Prince George
Aéroport de Québec
Aéroport de Regina
Aéroport international de Toronto
Aéroport international de Vancouver
Aéroport international de Victoria
Aéroport de Whitehorse
Aéroport de Windsor
Aéroport international de Winnipeg

Taxe d'utilisation des services de télécommunications

22. (1) Une taxe de $30 est exigible pour chaque vol au cours duquel un aéronef utilise les fréquences internationales

munication services provided by or on behalf of the Minister at the following aeronautical stations:

Cambridge Bay, N.W.T.
Churchill, Man.
Edmonton, Alta.
Frobisher, N.W.T.
Gander, Nfld.
Goose Bay, Nfld.
Moncton, N.B.
Mont-Joli, P.Q.
Montreal, P.Q.
Resolute, N.W.T.
Sydney, N.S.
Vancouver, B.C.
Winnipeg, Man.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of state aircraft.

En Route Facilities and Services Fees

23. (1) For the use by an aircraft, in the course of a flight over the North Atlantic, known as the North Atlantic Route, of the en route navigation facilities or services set out in Column II of the table to this section provided by or on behalf of the Minister, at a location set out in Column I of that table, opposite that facility or service, the fee is $50.

(2) For the use by an aircraft in the course of a flight proceeding to and from Europe, Greenland or Iceland, known as the Polar Route, of the en route navigation facilities provided by or on behalf of the Minister, at the Area Control Centre at Edmonton, Alberta, the fee is $33.

(3) Subsections (1) and (2) do not apply in respect of state aircraft.

pour obtenir les services de télécommunications assurés par le Ministre ou en son nom, aux stations aéronautiques suivantes:

Cambridge Bay (T.N.-O.)
Churchill (Man.)
Edmonton (Alb.)
Frobisher (T.-N.-O.)
Gander (T.-N.)
Goose Bay (T.-N.)
Moncton (N.-B.)
Mont-Joli (Québec)
Montréal (Québec)
Resolute (T.N.-O.)
Sydney (N.-É.)
Vancouver (C.-B.)
Winnipeg (Man.)

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux aéronefs d'État.

Taxes d'utilisation des installations et services en route

23. (1) Est payable une taxe de $50 pour l'utilisation d'un vol au-dessus de l'Atlantique Nord, dans l'espace connu sous le nom de route de l'Atlantique Nord, d'une installation ou d'un service de navigation en route fournis par le Ministre ou en son nom, à l'un des endroits mentionnés au tableau du présent article, en regard de ladite installation ou dudit service.

(2) Le montant de la taxe exigible d'un aéronef qui utilise, au cours d'un vol en provenance ou en direction de l'Europe, du Groënland ou de l'Islande, dans l'espace connu sous le nom de route polaire, les installations de navigation en route fournies par le Ministre ou en son nom au Centre de contrôle régional d'Edmonton (Alberta), est de $33.

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas aux aéronefs d'État.

TABLE

Column I	Column II
Location	*Facility or Service*
Battle Harbour, Nfld.	Navigation Aids
Bonavista, Nfld.	Navigation Aids
Channel Head, Nfld.	Navigation Aids
Gander, Nfld.	Area Control Centre and Navigation Aids
Heath Point, Que.	Navigation Aids
Ramea, Nfld.	Navigation Aids
St. Anthony, Nfld.	Navigation Aids
St. John's, Nfld.	Navigation Aids
Springdale, Nfld.	Navigation Aids
Stephenville, Nfld.	Navigation Aids

TABLEAU

Colonne I	Colonne II
Endroits	*Installation ou service*
Battle Harbour (T.-N.)	Aides à la navigation
Bonavista (T.-N.)	Aides à la navigation
Channel Head (T.-N.)	Aides à la navigation
Gander (T.-N.)	Centre de contrôle régional et aides à la navigation
Heath Point (Qué.)	Aides à la navigation
Ramea (T.-N.)	Aides à la navigation
St. Anthony (T.-N.)	Aides à la navigation
St. John's (T.-N.)	Aides à la navigation
Springdale (T.-N.)	Aides à la navigation
Stephenville (T.-N.)	Aides à la navigation

Aircraft Parking Fees

24. (1) The fees for parking aircraft on an airport elsewhere than in a hangar for more than 6 hours are as follows:

(*a*) for each 0.929 square metre (10 square foot) unit of area or portion thereof occupied by an aircraft

(i) $0.013 per day,

(ii) $0.07 per week,

(iii) $0.26 per month; and

Taxes de stationnement des aéronefs

24. (1) Les taxes exigibles pour le stationnement d'un aéronef pendant plus de 6 heures sur une partie de l'aéroport et ailleurs que dans un hangar sont les suivantes:

a) par unité de surface de 0,929 mètre carré (10 pieds carrés) ou fraction de cette surface occupée par un aéronef

(i) $0.013 par jour,

(ii) $0.07 par semaine,

(*b*) the minimum parking fee per day or any part thereof in excess of 6 hours is $1.30.

(2) The total parking fees for any aircraft parking at an airport shall not exceed

(*a*) in any week, the weekly fee determined in accordance with subsection (1); and

(*b*) in any month, the monthly fee determined in accordance with subsection (1).

(3) Where arrangements are made in advance in writing with the officer in charge of an airport for the parking of an aircraft for scheduled flight overnight lay-overs at that airport on a monthly basis,

(*a*) the fee for such parking of that aircraft or any other aircraft of the same or smaller type in place thereof shall be the fee determined in accordance with subparagraph (1) (*a*) (iii); and

(*b*) the fee for such parking of any other aircraft of a larger type shall be the fee determined in accordance with subparagraph (1)(*a*)(i).

(4) Where arrangements are made in advance in writing with the officer in charge of an airport for the annual parking of a private aircraft weighing 2 268 kilograms (5,000 pounds) or less, based at an airport where parking fees are prescribed in respect of the aircraft, an annual parking fee is prescribed of $1.56 for each 0.929 square metre (10 square foot) unit of area or portion thereof occupied by that private aircraft.

(5) For the purpose of subsection (1), any period of more than 6 hours but not more than 24 hours shall be counted as one day.

(6) Subsection (1) does not apply in respect of a private aircraft weighing 2 268 kilograms (5,000 pounds) or less

(*a*) for the first 24 hour period during which the aircraft is parked at an airport listed in the table to this section; or

(*b*) for parking at an airport not listed in the table to this section when the aircraft is parked in an area designated by the officer in charge of the airport as a free parking area.

(7) Subsection (1) does not apply in respect of

(*a*) an aircraft removed, after 3 months fees have been incurred, to an area designated as non-operational by the officer in charge of the airport; or

(*b*) a state aircraft for the first 30 days that the aircraft remains parked in a location designated by the officer in charge of the airport.

TABLE

Calgary International	Ottawa International
Cartierville	Quebec
Edmonton International	Regina

(iii) $0.26 par mois, et

b) la taxe minimale de stationnement par jour, ou par partie de journée de plus de 6 heures, est de $1.30.

(2) Le montant total des taxes applicables à un aéronef qui stationne à un aéroport ne doit pas dépasser

a) quelle que soit la semaine, le montant de la taxe hebdomadaire fixé conformément au paragraphe (1); et

b) quel que soit le mois, le montant de la taxe mensuelle fixé conformément au paragraphe (1).

(3) Lorsque des arrangements ont été pris à l'avance et par écrit avec le fonctionnaire responsable de l'aéroport en vue du stationnement au mois d'un aéronef dont l'horaire de vol comporte des escales de nuit régulières à cet aéroport,

a) la taxe exigible pour le stationnement dudit aéronef ou de tout autre aéronef de même type ou plus petit qui le remplace, doit être la taxe fixée conformément au sous-alinéa (1)*a*) (iii); et

b) la taxe exigible pour le stationnement de tout autre aéronef plus gros doit être la taxe fixée conformément au sous-alinéa (1)*a*) (i).

(4) Lorsque des arrangements ont été pris à l'avance et par écrit avec le fonctionnaire responsable de l'aéroport pour le stationnement à l'année d'un aéronef privé dont le poids ne dépasse pas 2 268 kilogrammes (5,000 livres) et qui a sa base sur un aéroport où des taxes de stationnement sont prévues pour ledit aéronef, la taxe annuelle de stationnement est fixée à $1.56 pour chaque unité de surface de 0,929 mètre carré (10 pieds carrés) ou fraction de cette surface occupée par ledit aéronef privé.

(5) Aux fins de l'application du paragraphe (1), toute période qui est supérieure à 6 heures mais qui ne dépasse pas 24 heures comptera pour une journée.

(6) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à un aéronef privé, d'un poids égal ou inférieur à 2 268 kilogrammes (5,000 livres)

a) pour la première période de 24 heures pendant laquelle l'aéronef est stationné à un aéroport mentionné dans la liste du tableau du présent article; ou

b) pour le stationnement sur un aéroport qui n'est pas mentionné dans la liste du tableau du présent article, lorsque l'aéronef est stationné sur une aire indiquée par le fonctionnaire responsable de l'aéroport comme étant une aire de stationnement gratuit.

(7) Le paragraphe (1) ne s'applique pas

a) à un aéronef qui a été déplacé, après 3 mois d'arriérés de taxes, pour être mis en stationnement sur une partie de l'aéroport désignée comme inactive par le fonctionnaire responsable de l'aéroport; ou

b) à un aéronef d'État pour les 30 premiers jours pendant lesquels il demeure stationné sur l'emplacement désigné par le fonctionnaire responsable de l'aéroport.

TABLEAU

Calgary (intern.)	Ottawa (intern.)
Cartierville	Québec
Edmonton (intern.)	Regina

Fredericton	Saint John, N.B.
Frobisher	St. John's, Nfld.
Gander International	Saskatoon
Goose Bay	Sept-Îles
Halifax International	Sydney
Lakehead	Toronto International
London	Vancouver International
Moncton	Victoria International
Montreal International	Windsor
North Bay	Winnipeg International

Fredericton	Saint John (N.-B.)
Frobisher	St. John's (T.-N.)
Gander (intern.)	Saskatoon
Goose Bay	Sept-Îles
Halifax (intern.)	Sydney
Lakehead	Toronto (intern.)
London	Vancouver (intern.)
Moncton	Victoria (intern.)
Montréal (intern.)	Windsor
North Bay	Winnipeg (intern.)

Hangar Aircraft Storage Fees

25. (1) Subject to subsections (2) to (5), for storage of an aircraft for each day or portion thereof in a hangar at an airport, the fees for each 0.929 square metre (10 square foot) unit of area or portion thereof occupied by the aircraft are as follows:

(*a*) $0.143, for the heated hangar at Ottawa International Airport;

(*b*) $0.0533, for heated hangars at airports other than Ottawa International Airport;

(*c*) $0.0494, for unheated hangars at Frobisher; and

(*d*) $0.0290, for unheated hangars at airports other than Frobisher.

(2) The minimum fee for storage of an aircraft in a heated hangar during the period from November 15th to April 15th in any year is $6.50.

(3) Where arrangements are made with the officer in charge of an airport for storage of an aircraft in a hangar for a continuous period of not less than two months and the aircraft remains in a hangar for such period, the fees prescribed by subsection (1) shall be reduced by 25 per cent.

(4) Hangar storage space is available in the hangar of the Department at Ottawa International Airport, on an emergency basis only, at the discretion of the officer in charge of the hangar.

(5) Subsection (1) does not apply in respect of

(*a*) an aircraft removed, after three months fees have been incurred, to an area designated as non-operational by the officer in charge of the hangar; or

(*b*) a state aircraft for the first 48 hours that the aircraft is stored in a hangar.

Goods Storage Fees

26. (1) Subject to subsections (2) and (3), for storage at an airport of goods other than aircraft for each day or portion thereof the fees for each 0.929 square metre (10 square foot) unit of area or portion thereof occupied by the goods are as follows:

(*a*) $0.0213, where the storage is in a hangar;

(*b*) $0.013, where the storage is in a building other than a hangar; and

(*c*) $0.0043, where the storage is not in a building.

Taxes d'abri sous hangar

25. (1) Sous réserve des dispositions des paragraphes (2) à (5), les taxes d'entreposage d'un aéronef dans un hangar à un aéroport, pour chaque journée ou fraction de journée, par unité de surface de 0,929 mètre carré (10 pieds carrés) ou fraction de cette surface occupée par ledit aéronef, sont les suivantes:

a) $0.143, pour le hangar chauffé de l'aéroport international d'Ottawa;

b) $0.0533, pour des hangars chauffés sur d'autres aéroports que l'aéroport international d'Ottawa;

c) $0.0494, pour des hangars non chauffés à Frobisher; et

d) $0.0290, pour des hangars non chauffés sur d'autres aéroports que celui de Frobisher.

(2) La taxe minimale d'abri pour un aéronef dans un hangar chauffé au cours de la période qui va du 15 novembre au 15 avril de n'importe quelle année est de $6.50.

(3) Lorsque des arrangements ont été pris avec le fonctionnaire responsable d'un aéroport pour l'entreposage d'un aéronef dans un hangar pendant une période continue d'au moins deux mois et que l'aéronef demeure dans le hangar pendant une telle période, la taxe prévue au paragraphe (1) doit être réduite de 25 pour cent.

(4) A l'aéroport international d'Ottawa, le ministère dispose de places réservées en cas d'urgence seulement aux immobilisations sous hangar et dont l'affectation est laissée à la discrétion du fonctionnaire responsable du hangar.

(5) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au cas

a) d'un aéronef qui a été déplacé, après trois mois d'arriérés de taxes, pour être mis en stationnement sur une partie de l'aéroport désignée comme inactive par le fonctionnaire responsable du hangar; ou

b) d'un aéronef d'État pour les premières 48 heures pendant lesquelles l'aéronef est entreposé dans un hangar.

Taxes d'entreposage de marchandises

26. (1) Sous réserve des dispositions des paragraphes (2) et (3), les taxes exigibles pour l'entreposage, dans un aéroport, de marchandises autres qu'un aéronef, pour chaque journée ou partie de journée, par unité de surface de 0,929 mètre carré (10 pieds carrés) ou fraction de cette surface occupée par les marchandises, sont les suivantes:

a) $0.0213, dans le cas d'entreposage dans un hangar;

b) $0.013, dans le cas d'entreposage dans un bâtiment autre qu'un hangar; et

(2) Where goods are stored in a hangar and occupy less than one-quarter of the floor space of the hangar, the storage fees set out in subsection (1) shall be increased by 25 per cent.

(3) Subsection (1) does not apply in respect of goods removed, after three months fees have been incurred, to an area designated as non-operational by the officer in charge of the airport.

Computation and Payment of Fees

27. Where a fee calculated according to these Regulations is not a multiple of $0.05, the fee payable shall be reduced or increased to the nearest multiple of $0.05.

28. All fees are due and payable when incurred except for the annual parking fee which is payable in advance.

c) $0.0043, dans le cas d'entreposage ailleurs que dans un bâtiment.

(2) Lorsque des marchandises sont entreposées dans un hangar et qu'elles occupent moins du quart de la surface du plancher dudit hangar, la taxe d'entreposage établie au paragraphe (1) doit être majorée de 25 pour cent.

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux marchandises qui, après trois mois d'arriérés de taxes, sont enlevées et entreposées en un endroit de l'aéroport désigné comme inactif par le fonctionnaire responsable de l'aéroport.

Calcul et paiement des taxes

27. Lorsqu'une taxe, calculée en application du présent règlement, n'est pas un multiple de $0.05, la taxe à payer doit être réduite ou augmentée au plus proche multiple de $0.05.

28. Toutes les taxes sont exigibles et payables terme échu, excepté la taxe annuelle de stationnement qui est payable d'avance.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 6

AERONAUTICS ACT

Airport Ground Transportation Fees Regulations

REGULATIONS RESPECTING GROUND TRANSPORTATION FEES AT AIRPORTS

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Airport Ground Transportation Fees Regulations*.

Interpretation

2. Words and expressions used in these Regulations have the same meaning as they have in the *Government Airport Concession Operations Regulations*.

Fees

3. (1) The fee for each use of an open taxicab station or open limousine station at

(*a*) Montreal International Airport (Dorval), is $0.50; and

(*b*) Montreal International Airport (Mirabel), is $1.

(2) The annual fee for a permit to operate a taxicab or limousine at Toronto International Airport is $875.

(3) For transportation by bus at Toronto International Airport from or to Terminal 1 or from or to Terminal 2 or from any intermediate point between Terminals 1 and 2 the fee is $0.25 per passenger per trip.

CHAPITRE 6

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement sur les redevances de transport terrestre dans les aéroports

RÈGLEMENT SUR LES REDEVANCES RELATIVES AU TRANSPORT TERRESTRE DANS LES AÉROPORTS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur les redevances de transport terrestre dans les aéroports*.

Interprétation

2. Les termes utilisés dans le présent règlement ont le même sens que ceux du *Règlement sur l'exploitation de concessions aux aéroports du Gouvernement*.

Redevances

3. (1) La redevance payable chaque fois qu'est utilisée la station publique de taxis ou une station publique de limousines à

a) l'aéroport international de Montréal (Dorval), est de $0.50; et

b) l'aéroport international de Montréal (Mirabel), est de $1.

(2) La redevance annuelle payable pour exploiter un taxi ou une limousine à l'aéroport international de Toronto est de $875.

(3) A l'aéroport international de Toronto, pour la navette entre l'Aérogare 1 et l'Aérogare 2 et entre tout point intermédiaire et ces derniers, la redevance payable est de $0.25 par passager par trajet.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 7

AERONAUTICS ACT

Airport Vehicle Parking Fees Regulations

REGULATIONS RESPECTING THE PARKING OF VEHICLES AT AIRPORTS

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Airport Vehicle Parking Fees Regulations*.

General

2. Every person to whom a parking service is provided in respect of a vehicle on property under the administration and control of the Minister of Transport at a parking meter or in a public parking lot or structure at an airport shall pay the fee for that service set out in the schedule.

3. The fee prescribed by section 2 shall be paid

(*a*) where a metered parking service is used, at the commencement of the use of the parking service; and

(*b*) where other than a metered parking service is used, at the commencement or termination of use of the parking service as indicated by a public notice posted at the entrance to the parking lot or structure.

4. (1) Notwithstanding section 3, where it is necessary to expedite the entry or exit of vehicles into or from the parking structure at Toronto International Airport, a prepay procedure may be implemented for any period and for that period the fee set out in the schedule in respect of any parking service provided while the prepay procedure is in effect shall be paid at the commencement of use of the parking service.

(2) Where a fee has been paid in respect of a vehicle under the prepay procedure referred to in subection (1) and exit is made from the parking structure at a time when the prepay procedure is not in effect, a fee in respect of the parking service used shall be charged in respect of that vehicle as though entry had been made at a time when the prepay procedure was not in effect except that the person in charge of that vehicle shall be credited, at the time of exit, with the fee paid under the prepay procedure.

CHAPITRE 7

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports

RÈGLEMENT CONCERNANT LE STATIONNEMENT DES VÉHICULES AUX AÉROPORTS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports*.

Dispositions générales

2. Quiconque fait usage, pour un véhicule, d'un service de stationnement assuré sur une propriété qui relève de l'administration et de l'autorité du ministre des Transports, à un compteur de stationnement ou sur un terrain ou dans un garage de stationnement public situé à un aéroport, doit acquitter la redevance établie à l'annexe pour ce service.

3. La redevance prescrite à l'article 2 doit être acquittée

a) au commencement de l'utilisation du service de stationnement s'il s'agit d'un service à compteurs; et

b) au commencement ou à la fin de l'utilisation du service de stationnement, comme l'indique un avis public placé à l'entrée du terrain ou du garage de stationnement public, si le service n'est pas un service à compteurs.

4. (1) Nonobstant l'article 3, lorsqu'il est nécessaire d'accélérer l'entrée ou la sortie des véhicules au garage de stationnement de l'aéroport international de Toronto, une méthode de prépaiement peut être établie pour une période quelconque, et la redevance établie à l'annexe pour cette période à l'égard du service de stationnement assuré pendant que la méthode de prépaiement est en vigueur doit être acquittée au commencement de l'utilisation du service de stationnement.

(2) Lorsqu'une redevance a été payée selon la méthode de prépaiement mentionnée au paragraphe (1) à l'égard d'un véhicule que l'on sort du garage de stationnement à un moment où la méthode de prépaiement n'est pas en vigueur, une redevance est exigible pour le service de stationnement utilisé à l'égard du véhicule comme si le véhicule était entré à un moment où la méthode de prépaiement n'était pas en vigueur. Toutefois, la redevance acquittée selon la méthode de prépaiement doit être créditée à la personne ayant la charge du véhicule, au moment de la sortie.

SCHEDULE

(*s. 2 and 4*)

TARIFF OF FEES FOR AIRPORT PARKING

1. Fee for metered parking for a vehicle at

(*a*) Toronto International Airport

(i) at the Air Terminal Buildings, per fifteen minute period ..... $ 0.25

(ii) at locations other than the Air Terminal Buildings, per ten minute period 0.05

(*b*) Halifax, Winnipeg and Calgary International Airports, per thirty minute period 0.25

(*c*) London, Sept-Îles and Windsor Airports, per twenty minute period 0.10

(*d*) Gander International Airport, Charlottetown, Fredericton, Moncton, Saint John, St. John's (Torbay), Sydney, Deer Lake, Stephenville, Prince George and Kamloops Airports, per one hour period .. 0.25

(*e*) Terrace, Penticton, Smithers and Port Hardy Airports, per one hour period 0.10

(*f*) Edmonton International Airport and Regina Airport, per fifteen minute period 0.10

(*g*) Vancouver International Airport

(i) at the Air Terminal Building, per thirty minute period 0.25

(ii) at locations other than the Air Terminal Building, per thirty minute period 0.05

(*h*) Ottawa and Victoria International Airports, per twenty minute period 0.25

2. Fee for parking for a vehicle in the short-term parking area of the public parking lot at

(*a*) Montreal International Airport

(i) each half hour or part thereof ..... $ 0.50

(ii) maximum per period of twenty-four hours 6.00

(*b*) Quebec Airport

(i) the first half hour or part thereof 0.25

(ii) each additional hour or part thereof 0.25

(iii) maximum per period of twenty-four hours 3.00

(*c*) Saskatoon Airport, per thirty-minute period 0.20

3. Fee for parking for a vehicle at an unattended public parking lot controlled by automatic devices at

(*a*) Gander International Airport, Charlottetown, Fredericton, Moncton, Port Hardy, Quebec, Saint John, St. John's (Torbay), Smithers, Sydney and Terrace Airports, per period of twenty-four hours ..... $ 0.50

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

TARIF DES REDEVANCES DE STATIONNEMENT AUX AÉROPORTS

1. Redevance de stationnement au compteur applicable à un véhicule

a) à l'aéroport international de Toronto,

(i) à l'aérogare, par période de quinze minutes ..... $ 0.25

(ii) hors de la zone de l'aérogare, par période de dix minutes 0.05

b) aux aéroports internationaux d'Halifax, de Winnipeg et de Calgary, par période de trente minutes 0.25

c) aux aéroports de London, de Sept-Îles et de Windsor, par période de vingt minutes 0.10

d) à l'aéroport international de Gander ainsi qu'aux aéroports de Charlottetown, de Fredericton, de Moncton, de Saint John (N.-B.), de Saint-Jean (Torbay), de Sydney, de Deer Lake, de Stephenville, de Prince George et de Kamloops, par période d'une heure 0.25

e) aux aéroports de Terrace, de Penticton, de Smithers et de Port Hardy, par période d'une heure 0.10

f) à l'aéroport international d'Edmonton ainsi qu'à l'aéroport de Regina, par période de quinze minutes .. 0.10

g) à l'aéroport international de Vancouver

(i) à l'aérogare, par période de trente minutes 0.25

(ii) hors de la zone de l'aérogare, par période de trente minutes 0.05

h) aux aéroports internationaux d'Ottawa et de Victoria, par période de vingt minutes 0.25

2. Redevance de stationnement d'un véhicule dans l'aire réservée au stationnement de courte durée du terrain de stationnement public,

a) à l'aéroport international de Montréal,

(i) pour la première demi-heure ou partie de cette période ..... $ 0.50

(ii) maximum par période de vingt-quatre heures ... 6.00

b) à l'aéroport de Québec,

(i) pour la première demi-heure ou partie de cette période 0.25

(ii) pour chaque heure supplémentaire ou partie de cette période 0.25

(iii) maximum par période de vingt-quatre heures .. 3.00

c) à l'aéroport de Saskatoon, par période de trente minutes 0.20

3. Redevance de stationnement d'un véhicule sur un terrain de stationnement public non gardé et à barrière automatique

a) à l'aéroport international de Gander ainsi qu'aux aéroports de Charlottetown, de Fredericton, de Moncton, de Port Hardy, de Québec, de Saint-John (N.-B.), de Saint-Jean (Torbay), de Smithers, de

(*b*) Vancouver International Airport, at locations other than the Air Terminal Building, per period of twenty-four hours 0.50

(*c*) Penticton Airport, per period of twenty-four hours 0.75

(*d*) Kamloops and Prince George Airports, per period of twenty-four hours 1.00

4. Fee for parking for a vehicle in a parking structure or building at which the services of an attendant are provided at

(*a*) Toronto International Airport

(i) while prepay procedure is not in effect

(A) the first half hour or part thereof ..... $ 0.50

(B) the next half hour or part thereof 0.50

(C) the next hour or part thereof 0.50

(D) the next two hours or part thereof 0.75

(E) each additional four hours or part thereof 1.00

(F) maximum per period of twenty-four hours 5.00

(ii) while prepay procedure is in effect, for the period commencing with the entry of the vehicle and terminating with the exit of the vehicle or the cessation of the prepay period whichever occurs earlier 1.50

(*b*) Vancouver International Airport

(i) each hour or part thereof 0.50

(ii) maximum per period of twenty-four hours 3.00

(*c*) Montreal International Airport (Mirabel)

(i) the first half hour or part thereof 0.50

(ii) the next half hour or part thereof 0.50

(iii) each additional hour or part thereof 0.50

(iv) maximum per period of twenty-four hours 4.00

5. Fee for parking for a vehicle at a public parking lot, other than at a parking lot described in section 6, at which the services of an attendant are provided at

(*a*) Toronto International Airport (Terminal II)

(i) the first half hour or part thereof ..... $ 0.50

(ii) the next half hour or part thereof 0.50

(iii) the next hour or part thereof 0.25

(iv) the next two hours or part thereof 0.25

Sydney et de Terrace, par période de vingt-quatre heures ..... $ 0.50

b) à l'aéroport international de Vancouver, hors de la zone de l'aérogare, par période de vingt-quatre heures 0.50

c) à l'aéroport de Penticton, par période de vingt-quatre heures 0.75

d) aux aéroports de Kamloops et de Prince George, par période de vingt-quatre heures 1.00

4. Redevance de stationnement d'un véhicule dans un garage ou bâtiment de stationnement gardé,

a) à l'aéroport international de Toronto,

(i) lorsque la méthode de prépaiement n'est pas en vigueur

(A) pour la première demi-heure ou partie de cette période ..... $ 0.50

(B) pour la demi-heure suivante ou partie de cette période 0.50

(C) pour l'heure suivante ou partie de cette période 0.50

(D) pour les deux heures suivantes ou partie de cette période 0.75

(E) pour chaque période supplémentaire de quatre heures ou partie de cette période 1.00

(F) maximum par période de vingt-quatre heures 5.00

(ii) Lorsque la méthode de prépaiement est en vigueur, pour la période commençant au moment de l'entrée du véhicule et se terminant au moment de la sortie du véhicule ou au moment où la méthode de prépaiement cesse d'être en vigueur selon ce qui se produit le plus tôt 1.50

b) à l'aéroport international de Vancouver

(i) pour la première heure ou partie de cette période 0.50

(ii) maximum par période de vingt-quatre heures 3.00

c) à l'aéroport international de Montréal (Mirabel)

(i) pour la première demi-heure ou partie de cette période 0.50

(ii) pour la demi-heure suivante ou partie de cette période 0.50

(iii) pour chaque heure supplémentaire ou partie de cette période 0.50

(iv) maximum par période de vingt-quatre heures 4.00

5. Redevance de stationnement d'un véhicule sur un terrain de stationnement public gardé, sauf ceux dont il est question à l'article 6,

a) à l'aéroport international de Toronto (aérogare n° II)

(i) pour la première demi-heure ou partie de cette période ..... $ 0.50

(ii) pour la demi-heure suivante ou partie de cette période 0.50

(v) each additional four hours or part thereof	0.75
(vi) maximum per period of twenty-four hours	4.00
(*b*) Montreal International Airport	
(i) each hour or part thereof	0.50
(ii) maximum per period of twenty-four hours up to six days	3.00
(iii) each additional period of twenty-four hours thereafter	2.25
(*c*) Vancouver International Airport	
(i) each hour or part thereof	0.50
(ii) maximum per period of twenty-four hours	3.00
(*d*) Ottawa International Airport	
(i) the first two hours or part thereof	0.50
(ii) the next hour or part thereof	0.35
(iii) each additional hour or part thereof	0.25
(iv) maximum per period of twenty-four hours	2.50
(v) maximum per week	11.00
(*e*) Winnipeg International Airport	
(i) each hour or part thereof	0.40
(ii) maximum per period of twenty-four hours	3.50
(*f*) Calgary International Airport	
(i) each hour or part thereof	0.25
(ii) maximum per period of twenty-four hours	2.50
(iii) maximum per week	12.50
(*g*) Edmonton International Airport	
(i) each hour or part thereof	0.25
(ii) maximum per period of twenty-four hours	2.00
(iii) maximum per week	10.00
(iv) maximum per month	30.00
(*h*) Halifax International Airport	
(i) each hour or part thereof	0.25
(ii) maximum per period of twenty-four hours	2.00
(iii) maximum per week	10.00
(*i*) Quebec Airport	
(i) the first hour or part thereof	0.25
(ii) the next two hours or part thereof	0.25
(iii) each additional four hours or part thereof	0.25
(iv) maximum per period of twenty-four hours	1.50
(*j*) London Airport	
(i) each hour or part thereof	0.25
(ii) maximum per period of twenty-four hours	2.00
(iii) maximum per week	7.00
(iv) maximum per month	20.00
(*k*) Windsor Airport	
(i) the first hour or part thereof	0.25
(ii) the second hour or part thereof	0.25
(iii) each additional two hours or part thereof	0.25
(iv) maximum per period of twenty-four hours	2.00
(v) maximum per week	10.00
(*l*) Thunder Bay, Regina and Saskatoon Airports	
(i) the first half hour or part thereof	0.20
(iii) pour l'heure suivante ou partie de cette période	0.25
(iv) pour les deux heures suivantes ou partie de cette période	0.25
(v) pour chaque période supplémentaire de quatre heures ou partie de cette période	0.75
(vi) maximum par période de vingt-quatre heures	4.00
b) à l'aéroport international de Montréal	
(i) pour chaque heure ou partie de cette période	0.50
(ii) maximum par période de vingt-quatre heures pour six jours ou moins	3.00
(iii) pour chaque période supplémentaire de vingt-quatre heures après six jours	2.25
c) à l'aéroport international de Vancouver	
(i) pour chaque heure ou partie de cette période	0.50
(ii) maximum par période de vingt-quatre heures	3.00
d) à l'aéroport international d'Ottawa	
(i) pour les deux premières heures ou partie de cette période	0.50
(ii) pour l'heure suivante ou partie de cette période	0.35
(iii) pour chaque heure supplémentaire ou partie de cette période	0.25
(iv) maximum par période de vingt-quatre heures	2.50
(v) maximum par semaine	11.00
e) à l'aéroport international de Winnipeg,	
(i) pour chaque heure ou partie de cette période	0.40
(ii) maximum par période de vingt-quatre heures	3.50
f) à l'aéroport international de Calgary	
(i) pour chaque heure ou partie de cette période	0.25
(ii) maximum par période de vingt-quatre heures	2.50
(iii) maximum par semaine	12.50
g) à l'aéroport international d'Edmonton,	
(i) pour chaque heure ou partie de cette période	0.25
(ii) maximum par période de vingt-quatre heures	2.00
(iii) maximum par semaine	10.00
(iv) maximum par mois	30.00
h) à l'aéroport international d'Halifax	
(i) pour chaque heure ou partie de cette période	0.25
(ii) maximum par période de vingt-quatre heures	2.00
(iii) maximum par semaine	10.00
i) à l'aéroport de Québec,	
(i) pour la première heure ou partie de cette période	0.25
(ii) pour les deux heures suivantes ou partie de cette période	0.25
(iii) pour chaque période supplémentaire de quatre heures ou partie de cette période	0.25
(iv) maximum par période de vingt-quatre heures	1.50
j) à l'aéroport de London,	
(i) pour chaque heure ou partie de cette période	0.25
(ii) maximum par période de vingt-quatre heures	2.00
(iii) maximum par semaine	7.00
(iv) maximum par mois	20.00

(ii) the next half hour or part thereof 0.20
(iii) each additional hour or part thereof 0.25
(iv) maximum per period of twenty-four hours 2.00

6. Fee for parking for a vehicle in an area designated by the Department of Transport as a remote public parking lot at

(*a*) Toronto International Airport

(i) the first four hours or part thereof ..... $ 1.00
(ii) each additional four hours or part thereof 0.50
(iii) maximum per period of twenty-four hours 2.75

(*b*) Montreal International Airport

(i) each hour or part thereof 0.50
(ii) maximum per period of twenty-four hours 2.00

k) à l'aéroport international de Windsor

(i) pour la première heure ou partie de cette période 0.25
(ii) pour la deuxième heure ou partie de cette période 0.25
(iii) pour chaque période supplémentaire de deux heures ou partie de cette période 0.25
(iv) maximum par période de vingt-quatre heures .. 2.00
(v) maximum par semaine 10.00

l) aux aéroports de Thunder Bay, de Regina et de Saskatoon

(i) pour la première demi-heure ou partie de cette période 0.20
(ii) pour la demi-heure suivante ou partie de cette période 0.20
(iii) pour chaque heure supplémentaire ou partie de cette période 0.25
(iv) maximum par période de vingt-quatre heures .. 2.00

6. Redevance de stationnement d'un véhicule dans une zone désignée par le ministère des Transports comme terrain de stationnement public éloigné,

a) à l'aéroport international de Toronto

(i) les quatre premières heures ou partie de cette période ..... $ 1.00
(ii) chaque période supplémentaire de quatre heures ou partie de cette période 0.50
(iii) maximum par période de vingt-quatre heures .. 2.75

b) à l'aéroport international de Montréal

(i) pour chaque heure ou partie de cette période 0.50
(ii) maximum par période de vingt-quatre heures ... 2.00

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 8

AERONAUTICS ACT

Civil Aviation Security Measures Regulations

REGULATIONS RESPECTING CIVIL AVIATION SECURITY MEASURES

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Civil Aviation Security Measures Regulations.*

Interpretation

2. In these Regulations,

"Act" means the *Aeronautics Act*;

"aircraft" means an aeroplane of more than 12,500 pounds maximum certificated take-off weight that is used in a domestic or international scheduled or charter commercial air service;

"Minister" means the Minister of Transport;

"owner or operator" means an air carrier named in the schedule.

Security Measures Required

3. (1) Every owner or operator of aircraft registered in Canada shall establish, maintain and carry out security measures at aerodromes consisting of

(*a*) systems of surveillance of persons, personal belongings, baggage, goods and cargo by persons or by mechanical or electronic devices;

(*b*) systems of searching persons, personal belongings, baggage, goods and cargo by persons or by mechanical or electronic devices;

(*c*) a system that provides, at aerodromes where facilities are available, for locked, closed or restricted areas that are inaccessible to any person other than a person who has been searched and the personnel of the owner or operator;

(*d*) a system that provides, at aerodromes where facilities are available, for check points at which persons intending to board the aircraft of an owner or operator can be searched;

(*e*) a system that provides, at aerodromes where facilities are available, for locked, closed or restricted areas in which cargo, goods and baggage that has been checked for loading on aircraft are inaccessible to persons other than persons authorized by the owner or operator to have access to those areas;

(*f*) a system of identification that prevents baggage, goods and cargo from being placed on board aircraft if it is not authorized to be placed on board by the owner or operator; and

CHAPITRE 8

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement sur les mesures de sécurité relatives à l'aviation civile

RÈGLEMENT CONCERNANT LES MESURES DE SÉCURITÉ RELATIVES À L'AVIATION CIVILE

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur les mesures de sécurité relatives à l'aviation civile.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéronef» s'entend d'un avion dont le poids maximal certifié au décollage est de plus de 12,500 livres et qui est utilisé en service aérien commercial à horaire fixe ou d'affrètement sur les lignes intérieures ou internationales;

«Loi» désigne la *Loi sur l'aéronautique*;

«Ministre» désigne le ministre des Transports;

«propriétaire ou exploitant» désigne l'un des transporteurs aériens nommés dans l'annexe.

Mesures de sécurité requises

3. (1) Tout propriétaire ou exploitant d'un aéronef immatriculé au Canada doit établir, maintenir et mettre en œuvre aux aérodromes des mesures de sécurité qui comprennent

(*a*) des systèmes de surveillance des personnes, effets personnels, bagages, biens et marchandises, effectuée par des personnes ou des dispositifs mécaniques ou électroniques;

(*b*) des systèmes de fouille des personnes, effets personnels, bagages, biens et marchandises, effectuée par des personnes ou des dispositifs mécaniques ou électroniques;

(*c*) un système prévoyant l'aménagement, aux aérodromes où les installations le permettent, d'espaces gardés sous clé, fermés ou d'accès interdit aux personnes qui n'ont pas été fouillées ou qui ne font pas partie du personnel relevant du propriétaire ou de l'exploitant;

(*d*) un système prévoyant, aux aérodromes où les installations le permettent, des points de vérification où les personnes qui s'apprêtent à monter à bord d'un aéronef appartenant au propriétaire ou à l'exploitant peuvent être fouillées;

(*e*) un système prévoyant l'aménagement, aux aérodromes où les installations le permettent, d'espaces gardés sous clé, fermés ou d'accès interdit, dans lesquels les marchandises, les biens et les bagages qui ont été inspectés avant leur chargement à bord d'un aéronef peuvent être placés et auxquels ne peuvent avoir accès que les personnes qui en ont reçu l'autorisation du propriétaire ou de l'exploitant;

(*g*) a system of identification of surveillance and search personnel and the personnel of the owner or operator.

(2) Every owner or operator of aircraft registered in Canada shall establish, maintain and carry out security measures on aircraft consisting of systems of searching the aircraft and persons, personal belongings, baggage, goods and cargo thereon by persons or by mechanical or electronic devices.

Minister's Order

4. The Minister may, by order, require an owner or operator of aircraft registered in Canada to submit to the Minister, within such time as the order prescribes, a description of the security measures that he has established, is maintaining and is carrying out or that he intends to establish, maintain and carry out.

Authorized Search

5. An authorized search shall be carried out

(*a*) in accordance with the systems referred to in paragraph 3(1)(*b*) and subsection 3(2) that the owner or operator has established, is maintaining and is carrying out; and

(*b*) using reasonable force, if necessary.

SCHEDULE

(*s. 2*)

AIR CARRIERS

Air Canada

CP Air

Eastern Provincial Airways (1963) Ltd.

Great Lakes Airlines Ltd.

Norcanair

Nordair Ltd.—Nordair Ltée

Pacific Western Airlines Ltd.

Quebecair

Time Air Ltd.

Transair Limited

Wardair Canada Ltd.

(*f*) un système d'identification permettant d'éviter que des bagages, des biens ou des marchandises ne soient placés à bord d'un aéronef sans autorisation préalable du propriétaire ou de l'exploitant; et

(*g*) un système d'identification du personnel de surveillance et de fouille et du personnel relevant du propriétaire ou de l'exploitant.

(2) Tout propriétaire ou exploitant d'un aéronef immatriculé au Canada doit établir, maintenir et mettre en œuvre à bord de l'aéronef des mesures de sécurité qui comprennent des systèmes de fouille de l'appareil, des personnes et des effets personnels, bagages, biens et marchandises qui s'y trouvent, effectuée par des personnes ou des dispositifs mécaniques ou électroniques.

Ordonnance du Ministre

4. Le Ministre peut, par ordonnance, exiger que le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef immatriculé au Canada lui remette, dans le délai prescrit dans l'ordonnance, une description des mesures de sécurité qu'il a établies, qu'il maintient et met en œuvre ou qu'il entend établir, maintenir et mettre en œuvre.

Fouille autorisée

5. Une fouille autorisée doit être effectuée

(*a*) conformément aux systèmes mentionnés à l'alinéa 3(1)*b*) et au paragraphe 3(2) et que le propriétaire ou exploitant a établis, maintient et met en œuvre; et

(*b*) en ayant recours à la force d'une manière raisonnable, au besoin.

ANNEXE

(*art. 2*)

TRANSPORTEURS AÉRIENS

Air Canada

CP Air

Eastern Provincial Airways (1963) Ltd.

Great Lakes Airlines Ltd.

Norcanair

Nordair Ltd—Nordair Ltée

Pacific Western Airlines Ltd.

Québecair

Time Air Ltd.

Transair Limited

Wardair Canada Ltd.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 9

AERONAUTICS ACT

Civil Aviation Security Measures Order

ORDER RESPECTING CIVIL AVIATION SECURITY MEASURES

Short Title

1. This Order may be cited as the *Civil Aviation Security Measures Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"aircraft" means an aeroplane of more than 12,500 pounds maximum certificated take-off weight that is used in a domestic or international scheduled or charter commercial air service;

"Minister" means the Minister of Transport;

"owner" or "operator" means an air carrier named in the schedule to the *Civil Aviation Security Measures Regulations*;

"security measures" means the security measures prescribed by section 3 of the *Civil Aviation Security Measures Regulations*.

Submission of Security Measures

3. Every owner or operator of aircraft registered in Canada shall submit to the Minister a written description of the security measures that it has established, is maintaining and is carrying out or that it intends to establish, maintain and carry out.

CHAPITRE 9

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les mesures de sécurité de l'aviation civile

ORDONNANCE CONCERNANT LES MESURES DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les mesures de sécurité de l'aviation civile*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«aéronef» s'entend d'un avion dont le poids maximal certifié au décollage est de plus de 12,500 livres et qui est utilisé en service aérien commercial à horaire fixe ou d'affrètement sur les lignes intérieures ou internationales;

«mesures de sécurité» s'entend des mesures de sécurité prescrites par l'article 3 du *Règlement sur les mesures de sécurité relatives à l'aviation civile*;

«Ministre» désigne le ministre des Transports;

«propriétaire» ou «exploitant» désigne l'un des transporteurs aériens nommés dans l'annexe du *Règlement sur les mesures de sécurité relatives à l'aviation civile*.

Présentation des mesures de sécurité

3. Tout propriétaire ou exploitant d'un aéronef immatriculé au Canada doit présenter par écrit au Ministre une description des mesures de sécurité qu'il a établies, qu'il maintient et met en œuvre ou qu'il entend établir, maintenir et mettre en œuvre.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 10

AERONAUTICS ACT

Flying Accidents Compensation Regulations

REGULATIONS PRESCRIBING COMPENSATION FOR BODILY INJURY OR DEATH RESULTING FROM FLIGHTS UNDERTAKEN IN THE COURSE OF DUTY

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Flying Accidents Compensation Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"aircraft" means any machine used or designed for navigation of the air but does not include a machine designed to derive support in the atmosphere from reaction against the earth's surface of air expelled from the machine; (*aéronef*)

"civil aviation inspector" means

(*a*) an employee who is required to conduct flight tests to determine the competency of flight crew personnel and to inspect commercial air operations, or

(*b*) an employee who is required to monitor in-flight cabin procedures in use in commercial air operations; (*inspecteur de l'aviation civile*)

"Commission" means the Canadian Pension Commission established by section 3 of the *Pension Act*; (*Commission*)

"employee" means any person who is employed in the public service of Canada or under the direction of any department of the public service of Canada other than a member of the Royal Canadian Mounted Police who is a person described in paragraph 27(1)(*a*) or (*b*) of the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Act*; (*employé*)

"non-scheduled flight" means a flight in an aircraft that is not a private aircraft and that is not operated on a scheduled flight; (*vol non régulier*)

"private aircraft" means an aircraft used by an employee travelling on official government business and for the use of which he is reimbursed in accordance with the rates prescribed by the Treasury Board Travel Directive; (*aéronef privé*)

"scheduled flight" means a flight conducted under a published statement of frequency and time of departure and arrival and operated by a commercial air service utilizing commercial aircraft. (*vol régulier*)

CHAPITRE 10

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation

RÈGLEMENT PRÉVOYANT UNE INDEMNISATION EN CAS DE BLESSURES CORPORELLES OU DE DÉCÈS RÉSULTANT DE VOLS ENTREPRIS DANS L'EXERCICE DE FONCTIONS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur l'indemnisation en cas d'accident d'aviation.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéronef» désigne toute machine utilisée ou conçue pour la navigation aérienne, mais ne comprend pas une machine conçue pour se maintenir dans l'atmosphère grâce à la réaction, sur la surface de la terre, de l'air expulsé par la machine; (*aircraft*)

«aéronef privé» désigne un aéronef utilisé par un employé en déplacement pour affaires gouvernementales officielles et pour l'emploi duquel il est remboursé conformément aux taux prescrits par la Directive concernant les voyages, qui émane du conseil du Trésor; (*private aircraft*)

«Commission» désigne la Commission canadienne des pensions établie par l'article 3 de la *Loi sur les pensions;* (*Commission*)

«employé» désigne toute personne employée dans la Fonction publique du Canada ou sous la direction d'un département de la Fonction publique du Canada, sauf un membre de la Gendarmerie royale du Canada qui est une personne visée à l'alinéa 27(1)*a*) ou *b*) de la *Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*; (*employee*)

«inspecteur de l'aviation civile» désigne

a) un employé chargé de contrôler, en vol, les capacités professionnelles de l'équipage et d'inspecter les exploitations aériennes commerciales, ou

b) un employé chargé de surveiller, en vol, le personnel navigant commercial des exploitations aériennes commerciales; (*civil aviation inspector*)

«vol non régulier» signifie un vol à bord d'un aéronef qui n'est pas un aéronef privé et qui n'est pas utilisé pour un vol régulier; (*non-scheduled flight*)

«vol régulier» signifie un vol effectué d'après un horaire publié de fréquences et d'heures d'arrivées et de départs, et exploité par un service aérien commercial qui utilise un ou des aéronefs commerciaux. (*scheduled flight*)

Payment of Compensation

3. (1) Subject to subsections (2) and (3) and section 4, where

(*a*) an employee dies or is injured as a direct result of a non-scheduled flight undertaken by him in the course of his duties, or

(*b*) a civil aviation inspector dies or is injured as a direct result of any flight undertaken by him for the purpose of conducting a flight test or monitoring commercial air operations on that flight,

compensation is payable for his death or injury in an amount equal to the pension that would have been awarded to or in respect of him in accordance with the rates set out in Schedule A or B to the *Pension Act*, whichever is applicable, as increased by virtue of Part V.1 of that Act, if his death or injury had arisen out of or was directly connected with military service in peace time.

(2) No compensation is payable under these Regulations for any death or injury in respect of which provision for the payment of compensation or a gratuity or pension is made by any other Act, unless the claimant elects to accept compensation under these Regulations instead of compensation or a gratuity or pension under any such other Act.

(3) No compensation is payable under these Regulations for the death or injury of an employee that was due to a self-inflicted wound or any action by him that endangered the safety of the normal process of the flight.

Paiement d'indemnités

3. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3) et de l'article 4, dans le cas

a) d'un employé qui décède ou est blessé en conséquence directe d'un vol non régulier entrepris par lui dans l'exercice de ses fonctions, ou

b) d'un inspecteur de l'aviation civile qui décède ou est blessé en conséquence directe de tout vol entrepris par lui dans le but de faire subir une épreuve en vol ou de surveiller l'opération de services aériens commerciaux durant ce vol,

une indemnité est payable à l'égard de son décès ou de ses blessures, et le montant de l'indemnité est égal à la pension qui aurait été accordée à lui-même ou à son égard, conformément aux taux indiqués aux annexes A ou B de la *Loi sur les pensions*, selon le cas, augmentée en vertu de la Partie V.1 de ladite Loi, si son décès ou ses blessures avaient été causés au cours de son service militaire en temps de paix ou avaient été reliés directement à un tel service.

(2) Aucune indemnité n'est payable en vertu du présent règlement à l'égard d'un décès ou de blessures pour lesquels une autre loi prévoit le paiement d'une indemnité, d'une gratification ou d'une pension, à moins que le requérant ne choisisse d'accepter l'indemnité payable en vertu du présent règlement, au lieu d'une indemnité, d'une gratification ou d'une pension prévue par l'autre Loi.

(3) Aucune indemnité n'est payable en vertu du présent règlement à l'égard du décès ou des blessures d'un employé lorsque ce décès ou ces blessures ont été causés par l'employé lui-même ou sont la conséquence de l'un de ses actes par lequel il a mis en danger la sécurité du déroulement normal du vol.

Where Compensation Recoverable Other Than Under These Regulations

4. Where a death or injury in respect of which compensation is payable under these Regulations is caused under circumstances creating a legal liability upon some person to pay damages therefor, if any amount is recovered and collected in respect of such liability by or on behalf of the person to or on behalf of whom such compensation may be paid, the Commission, for the purpose of determining the amount of compensation to be paid, shall take into consideration any amount so recovered and collected in the manner set out in section 5.

5. (1) Where one-half of any amount recovered and collected as provided in section 4 is greater than the capitalized value of the compensation that might otherwise have been payable under these Regulations, no compensation shall be paid.

(2) Where one-half of any amount recovered and collected as provided in section 4 is less than the capitalized value of the compensation that might otherwise have been payable under these Regulations, compensation in an amount that, if capitalized, would equal the difference between such amount and the capitalized value of the compensation that might otherwise have been payable under these Regulations, may be paid.

(3) If any amount recovered and collected as provided in section 4, or any part thereof, is paid to Her Majesty, compensation in an amount that, if capitalized, would equal the

Cas d'indemnisation autrement qu'en vertu du présent règlement

4. Lorsqu'un décès ou des blessures, pour lesquels une indemnité est payable en vertu du présent règlement, sont causés dans des circonstances qui imposent à une personne l'obligation légale de payer des dommages-intérêts, si, du fait de cette obligation, un montant quelconque est obtenu et perçu par ou pour la personne à qui ou à l'égard de qui l'indemnité peut être payée, la Commission doit, afin de déterminer le montant de l'indemnité à payer, tenir compte du montant obtenu et perçu, selon qu'il est établi à l'article 5.

5. (1) Lorsque la moitié d'un montant obtenu et perçu aux termes de l'article 4 excède la valeur capitalisée de l'indemnité qui aurait pu être payée autrement en vertu du présent règlement, aucune indemnité n'est versée.

(2) Lorsque la moitié d'un montant obtenu et perçu aux termes de l'article 4 est moindre que la valeur capitalisée de l'indemnité qui aurait pu être payée autrement en vertu du présent règlement, il peut être versé une indemnité dont le montant, s'il était capitalisé, équivaudrait à la différence entre ce montant et la valeur capitalisée de l'indemnité qui aurait pu être payée autrement en vertu du présent règlement.

(3) Si un montant obtenu et perçu aux termes de l'article 4 ou une partie de ce montant, est payé à Sa Majesté, il peut être versé une indemnité dont le montant, s'il était capitalisé,

amount so paid but would not in any event be greater than the total compensation that, apart from this section, would be payable under these Regulations, may be paid.

Payment of Other Compensation

6. In addition to any compensation payable in accordance with section 3, compensation shall be paid, in respect of the funeral expenses of

(*a*) any employee who dies as a direct result of a non-scheduled flight undertaken by him in the course of his duties, or

(*b*) any civil aviation inspector who dies as a direct result of any flight undertaken by him for the purpose of conducting a flight test or monitoring commercial air operations on that flight,

in an amount equal to the amount that would otherwise have been payable in respect of such expenses under the *Government Employees Compensation Act* if the claimant had not elected to accept compensation under these Regulations and had made a claim under that Act.

Administration

7. Any claim under these Regulations shall be adjudicated by the Canadian Pension Commission and any compensation payable under these Regulations shall be paid by the Canadian Pension Commission.

équivaudrait au montant ainsi payé mais ne serait en aucun cas supérieur à l'indemnité totale qui, sans tenir compte du présent article, serait payable en vertu du présent règlement.

Paiement d'autres indemnités

6. En plus de toute indemnité payable en vertu de l'article 3, une indemnité est versée au titre des frais funéraires

a) d'un employé qui meurt en conséquence directe d'un vol non régulier qu'il a entrepris dans l'exercice de ses fonctions, ou

b) d'un inspecteur de l'aviation civile qui décède en conséquence directe de tout vol entrepris par lui dans le but de faire subir des épreuves en vol ou de surveiller l'opération de services aériens commerciaux durant ce vol,

cette indemnité étant d'un montant égal à celui qui aurait été payable autrement à l'égard de tels frais en vertu de la *Loi sur l'indemnisation des employés de l'État*, si le réclamant n'avait pas choisi d'accepter une indemnité en vertu du présent règlement et avait présenté une réclamation en vertu de ladite Loi.

Application

7. La Commission canadienne des pensions doit juger toute réclamation faite en vertu du présent règlement et verser toute indemnité payable en vertu de ses dispositions.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 11

AERONAUTICS ACT

Foreign Aircraft Security Measures Regulations

REGULATIONS RESPECTING CIVIL AVIATION SECURITY MEASURES FOR FOREIGN AIRCRAFT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Foreign Aircraft Security Measures Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"Act" means the *Aeronautics Act*;

"foreign aircraft" means an aeroplane registered outside Canada of more than 12,500 pounds maximum certificated take-off weight that is used in a domestic or international scheduled or charter commercial air service;

"Minister" means the Minister of Transport;

"owner or operator" means an air carrier named in the schedule.

Security Measures Required

3. (1) Every owner or operator who lands foreign aircraft at aerodromes in Canada shall establish, maintain and carry out security measures at aerodromes consisting of

(*a*) systems of surveillance of persons, personal belongings, baggage, goods and cargo by persons or by mechanical or electronic devices;

(*b*) systems of searching persons, personal belongings, baggage, goods and cargo by persons or by mechanical or electronic devices;

(*c*) a system that provides, at aerodromes where facilities are available, for locked, closed or restricted areas that are inaccessible to any person other than a person who has been searched and the personnel of the owner or operator;

(*d*) a system that provides, at aerodromes where facilities are available, for check points at which persons intending to board the aircraft of an owner or operator can be searched;

(*e*) a system that provides, at aerodromes where facilities are available, for locked, closed or restricted areas in which cargo, goods and baggage that has been checked for loading on aircraft are inaccessible to persons other than persons authorized by the owner or operator to have access to those areas;

(*f*) a system of identification that prevents baggage, goods and cargo from being placed on board aircraft if it is not

CHAPITRE 11

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlements sur les aéronefs étrangers (mesures de sécurité)

RÈGLEMENT SUR LES MESURES DE SÉCURITÉ RELATIVES À L'AVIATION CIVILE POUR LES AÉRONEFS ÉTRANGERS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur les aéronefs étrangers (mesures de sécurité)*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéronef étranger» désigne un avion immatriculé à l'extérieur du Canada dont le poids maximal certifié au décollage est de plus de 12,500 livres et qui est utilisé en service aérien commercial à horaire fixe ou d'affrètement sur les lignes intérieures ou internationales;

«Loi» désigne la *Loi sur l'aéronautique*;

«Ministre» désigne le ministre des Transports;

«propriétaire ou exploitant» désigne l'un des transporteurs aériens visés à l'annexe.

Mesures de sécurité requises

3. (1) Tout propriétaire ou exploitant d'aéronef étranger atterrissant au Canada prend et exerce aux aérodromes des mesures de sécurité qui comprennent

a) des systèmes de surveillance des personnes, effets personnels, bagages, biens et marchandises, effectuée par des personnes ou des dispositifs mécaniques ou électroniques;

b) des systèmes de fouille des personnes, effets personnels, bagages, biens et marchandises, effectuée par des personnes ou des dispositifs mécaniques ou électroniques;

c) un système prévoyant l'aménagement, aux aérodromes où les installations le permettent, d'espaces gardés sous clé, fermés ou d'accès interdit aux personnes qui n'ont pas été fouillées ou qui ne font pas partie du personnel relevant du propriétaire ou de l'exploitant;

d) un système prévoyant, aux aérodromes où les installations le permettent, des points de vérification où les personnes qui s'apprêtent à monter à bord d'un aéronef appartenant au propriétaire ou à l'exploitant peuvent être fouillées;

e) un système prévoyant l'aménagement, aux aérodromes où les installations le permettent, d'espaces gardés sous clé, fermés ou d'accès interdit, dans lesquels les marchandises, les biens et les bagages qui ont été inspectés avant leur chargement à bord d'un aéronef peuvent être placés et auxquels ne peuvent avoir accès que les personnes qui en ont reçu l'autorisation du propriétaire ou de l'exploitant;

authorized to be placed on board by the owner or operator; and

(*g*) a system of identification of surveillance and search personnel and the personnel of the owner or operator.

(2) Every owner or operator who lands foreign aircraft at aerodromes in Canada shall establish, maintain and carry out security measures on flights from such aerodromes consisting of systems of searching the aircraft and persons, personal belongings, baggage, goods and cargo thereon by persons or by mechanical or electronic devices.

Minister's Order

4. The Minister may, by order, require an owner or operator of foreign aircraft to submit to the Minister, within such time as the order prescribes, a description of the security measures that he has established, is maintaining and is carrying out or that he intends to establish, maintain and carry out.

Authorized Search

5. An authorized search shall be carried out

(*a*) in accordance with the systems referred to in paragraph 3(1)(*b*) and subsection 3(2) that the owner or operator has established, is maintaining and is carrying out; and

(*b*) using reasonable force, if necessary.

f) un système d'identification permettant d'éviter que des bagages, des biens ou des marchandises ne soient placés à bord d'un aéronef sans autorisation préalable du propriétaire ou de l'exploitant; et

g) un système d'identification du personnel de surveillance et de fouille et du personnel relevant du propriétaire ou de l'exploitant.

(2) Tout propriétaire ou exploitant d'un aéronef étranger atterrissant au Canada prend et exerce des mesures de sécurité de vols pour aérodromes qui comprennent des systèmes de fouille de l'appareil, des personnes, des effets personnels, bagages, biens et marchandises qui s'y trouvent, effectuée par des personnes ou des dispositifs mécaniques ou électroniques.

Ordonnance du Ministre

4. Le Ministre peut, par ordonnance, exiger que le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef étranger lui remettre, dans le délai visé dans l'ordonnance, une description des mesures de sécurité qu'il a prises ou exercées ou qu'il entend prendre ou exercer.

Fouille autorisée

5. Une fouille autorisée s'effectue

a) selon les systèmes visés à l'alinéa 3(1)*b*) et au paragraphe 3(2) et que le propriétaire ou l'exploitant a pris ou exercés; et

b) en ayant recours à la force d'une manière raisonnable, au besoin.

SCHEDULE

AIR CARRIERS

1. Aer Lingus
2. Aeroflot
3. Aeronaves de Mexico, S.A.
4. Air France
5. Air Jamaica (1968) Ltd.
6. Alaska Airlines, Inc.
7. Alitalia-Linee Aeree Italiane
8. Allegheny Airlines Inc.
9. American Airlines Inc.
10. A/S Conair, Consolidated Aircraft Corp.
11. Bahamas World Airlines Ltd.
12. British Airways
13. British Caledonian Airways (Charter) Limited
14. British Midland Airways Limited
15. British West Indian Airways Limited
16. Capitol International Airways, Inc.
17. Compagnie Nationale de Transports Aériens Royal Air Maroc

ANNEXE

TRANSPORTEURS AÉRIENS

1. Aer Lingus
2. Aeroflot
3. Aeronaves de Mexico, S.A.
4. Air France
5. Air Jamaica (1968) Ltd.
6. Alaska Airlines, Inc.
7. Alitalia-Linee Aeree Italiane
8. Allegheny Airlines Inc.
9. American Airlines Inc.
10. A/S Conair, Consolidated Aircraft Corp.
11. Bahamas World Airlines Ltd.
12. British Airways
13. British Caledonian Airways (Charter) Limited
14. British Midland Airways Limited
15. British West Indian Airways Limited
16. Capitol International Airways, Inc.
17. Compagnie Nationale de Transports Aériens Royal Air Maroc

18. Condor Flugdienst Gesellschaft Mit Beschrankter Haftung
19. Czechoslovak Airlines (Ceskoslovenske Aerolinie—C.S.A.)
20. Dan Air Services Limited
21. Delta Air Lines, Inc.
22. Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft (Lufthansa German Airlines)
23. Eastern Air Lines Inc.
24. Egypt Air
25. El Al Israel Airlines Ltd.
26. Empressa Consolidada Cubana De Aviacion
27. Evergreen International Airlines Inc.
28. Finnair OY
29. The Flying Tiger Line Inc.
30. Frontier Airlines, Inc.
31. Hughes Air West
32. Japan Air Lines Company Ltd.
33. Jat-Yugoslav Airlines
34. K.L.M. Royal Dutch Airlines
35. Laker Airways Ltd.
36. Lineas Aereas de Espana (Iberia Air Lines of Spain)
37. Lot Polish Airlines
38. Maersk Air
39. Martin's Air Charter
40. McCulloch International Airlines Inc.
41. North Central Airlines Inc.
42. Northwest Airlines Inc.
43. Olympic Airways, S.A.
44. Overseas National Airways Inc.
45. Pan American World Airways
46. Qantas Airways Ltd.
47. Sabena Belgian World Airlines
48. Scandinavian Airlines System
49. Seaboard World Airlines Inc.
50. Swissair
51. Transavia Holland B.V.
52. Trans International Airlines Inc.
53. Transportes Aeros Portugueses S.A.R.L.
54. Trans World Airlines Inc.
55. United Air Lines Inc.
56. Western Air Lines Inc.

18. Condor Flugdienst Gesellschaft Mit Beschrankter Haftung
19. Czechoslovak Airlines (Ceskoslovenske Aerolinie—C.S.A.)
20. Dan Air Services Limited
21. Delta Air Lines, Inc.
22. Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft (Lufthansa German Airlines)
23. Eastern Air Lines Inc.
24. Egypt Air
25. El Al Israel Airlines Ltd.
26. Empressa Consolidada Cubana De Aviacion
27. Evergreen International Airlines Inc.
28. Finnair OY
29. The Flying Tiger Line Inc.
30. Frontier Airlines, Inc.
31. Hughes Air West
32. Japan Air Lines Company Ltd.
33. Jat-Yugoslav Airlines
34. K.L.M. Royal Dutch Airlines
35. Laker Airways Ltd.
36. Lineas Aereas de Espana (Iberia Air Lines of Spain)
37. Lot Polish Airlines
38. Maersk Air
39. Martin's Air Charter
40. McCulloch International Airlines Inc.
41. North Central Airlines Inc.
42. Northwest Airlines Inc.
43. Olympic Airways, S.A.
44. Overseas National Airways Inc.
45. Pan American World Airways
46. Qantas Airways Ltd.
47. Sabena Belgian World Airlines
48. Scandinavian Airlines System
49. Seaboard World Airlines Inc.
50. Swissair
51. Transavia Holland B.V.
52. Trans International Airlines Inc.
53. Transportes Aeros Portugueses S.A.R.L.
54. Trans World Airlines Inc.
55. United Air Lines Inc.
56. Western Air Lines Inc.

57. Wien Air Alaska Inc.
58. World Airways Inc.
59. Osark Air Lines Inc.

57. Wien Air Alaska Inc.
58. World Airways Inc.
59. Osark Air Lines Inc.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 12

AERONAUTICS ACT

Foreign Aircraft Security Measures Order

ORDER RESPECTING CIVIL AVIATION SECURITY MEASURES FOR FOREIGN AIRCRAFT

Short Title

1. This Order may be cited as the *Foreign Aircraft Security Measures Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"foreign aircraft" means an aeroplane registered outside Canada of more than 12,500 pounds maximum certificated take-off weight that is used in a domestic or international scheduled or charter commercial air service;

"Minister" means the Minister of Transport;

"owner or operator" means an air carrier named in the schedule to the *Foreign Aircraft Security Measures Regulations*;

"security measures" means the security measures prescribed by section 3 of the *Foreign Aircraft Security Measures Regulations*.

Submission of Security Measures

3. Every owner or operator who lands foreign aircraft at aerodromes in Canada shall submit to the Minister a written description of the security measures that it has established, is maintaining and is carrying out or that it intends to establish, maintain and carry out.

CHAPITRE 12

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les aéronefs étrangers (mesures de sécurité)

ORDONNANCE SUR LES MESURES DE SÉCURITÉ RELATIVES À L'AVIATION CIVILE POUR LES AÉRONEFS ÉTRANGERS

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les aéronefs étrangers (mesures de sécurité)*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«aéronef étranger» désigne un avion immatriculé à l'extérieur du Canada dont le poids maximal certifié au décollage est de plus de 12,500 livres et qui est utilisé en service aérien commercial à horaire fixe ou d'affrètement sur les lignes intérieures ou internationales;

«mesures de sécurité» désigne les mesures de sécurité visées à l'article 3 du *Règlement sur les aéronefs étrangers (mesures de sécurité)*;

«Ministre» désigne le ministre des Transports;

«propriétaire ou exploitant» désigne l'un des transporteurs aériens, visés dans l'annexe du *Règlement sur les aéronefs étrangers (mesures de sécurité)*.

Présentation des mesures de sécurité adoptées

3. Tout propriétaire ou exploitant d'aéronef étranger atterrissant à des aérodromes du Canada remet au Ministre, une description écrite des mesures de sécurité qu'il a établies, qu'il maintient et met en œuvre ou qu'il entend établir, maintenir et mettre en œuvre.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 13

AERONAUTICS ACT

Forest Fire Control Operations Order

ORDER RESPECTING FLIGHT RESTRICTIONS FOR FOREST FIRE CONTROL OPERATIONS

Short Title

1. This Order may be cited as the *Forest Fire Control Operations Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"fire control authority" means an official of a government forestry service or other fire control agency responsible for the fire protection of persons and property including Crown lands;

"forest fire area" means an area on the surface of the earth described by a Notice to Airmen (NOTAM) and upon which standing timber, grass or any other vegetation or buildings are smouldering or burning.

Application

3. This Order applies to all aircraft other than aircraft operating in the airspace above a forest fire area at the request of the appropriate fire control authority or with the permission of the Regional Controller, Civil Aviation, in writing and subject to such terms and conditions as are contained in that permission.

General

4. No person shall operate an aircraft in the airspace

(*a*) below 3,000 feet above ground level within 5 nautical miles of the limits of a forest fire area; or

(*b*) described in a Notice to Airmen (NOTAM) issued pursuant to paragraph 5(*b*).

5. The Regional Controller, Civil Aviation, may issue a Notice to Airmen (NOTAM) setting out

(*a*) the location and dimensions of a forest fire area;

(*b*) any airspace in which forest fire control operations are being conducted; and

(*c*) the length of time during which flights are restricted in the airspace.

CHAPITRE 13

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les opérations de lutte contre les feux de forêts

ORDONNANCE SUR LES RESTRICTIONS DE VOL POUR LES OPÉRATIONS DE LUTTE CONTRE LES FEUX DE FORÊTS

Titre abrégé

1. Cette ordonnance peut s'intituler: *Ordonnance sur les opérations de lutte contre les feux de forêts.*

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«région sinistrée» désigne une région de la surface terrestre, décrite par un Avis aux aviateurs (NOTAM), et dans laquelle du bois sur pied, de l'herbe ou toute autre végétation ou des bâtiments brûlent, avec ou sans dégagement de flammes;

«responsable de la lutte contre l'incendie» désigne un représentant d'un service gouvernemental des forêts ou d'un autre organisme responsable de la protection, contre le feu, des personnes et des biens, y compris des terres de la Couronne.

Application

3. La présente ordonnance s'applique à tous les aéronefs, autres que ceux évoluant dans une région sinistrée à la demande du responsable approprié de la lutte contre l'incendie, ou avec l'autorisation écrite du contrôleur régional de l'aviation civile, sous réserve des conditions y énoncées.

Dispositions générales

4. Nul ne doit piloter un aéronef

a) à moins de 3,000 pieds du sol et à moins de 5 milles marins des limites d'une région sinistrée; ou

b) dans l'espace aérien décrit dans un Avis aux aviateurs (NOTAM) délivré selon l'alinéa 5*b*).

5. Le contrôleur régional de l'aviation civile peut délivrer un Avis aux aviateurs (NOTAM) indiquant

a) l'endroit et l'étendue d'une région sinistrée;

b) l'espace aérien des opérations de lutte contre l'incendie; et

c) la durée de la restriction des vols dans cet espace aérien.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 14

AERONAUTICS ACT

New Zealand Service Aircraft Over-Flight Regulations

REGULATIONS RESPECTING FLIGHTS OF NEW ZEALAND SERVICE AIRCRAFT OVER CANADIAN TERRITORY

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *New Zealand Service Aircraft Over-Flight Regulations.*

General

2. Aircraft belonging to New Zealand and operated by the New Zealand armed services or the New Zealand Ministry of Defence may, on a reciprocal basis, subject to these Regulations and in compliance with orders and directions issued by the Minister of National Defence, fly in or over, land in and take off from Canada and the territorial waters thereof.

3. Unless the Minister of National Defence otherwise directs, all aircraft referred to in section 2, while in or over Canada and the territorial waters thereof, are subject to the rules and regulations for the safe and proper operation of aircraft in Canada that apply to Canadian Forces aircraft and are under the control of the same agencies as are Canadian Forces aircraft.

CHAPITRE 14

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement sur le survol par les aéronefs militaires de la Nouvelle-Zélande

RÈGLEMENT CONCERNANT LE SURVOL DU TERRITOIRE CANADIEN PAR LES AÉRONEFS MILITAIRES DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur le survol par les aéronefs militaires de la Nouvelle-Zélande.*

Dispositions générales

2. Les aéronefs appartenant à la Nouvelle-Zélande et relevant des forces armées ou du ministère de la Défense de ce pays peuvent, en vertu d'une entente réciproque, sous réserve du présent règlement et conformément aux ordres et directives émis par le ministre de la Défense nationale, pénétrer ou survoler l'espace aérien et les eaux territoriales du Canada, ainsi qu'atterrir au Canada et en décoller.

3. A moins que le ministre de la Défense nationale n'en décrète autrement, tous les aéronefs dont il est question à l'article 2, lorsqu'ils se trouvent au Canada ou survolent ses eaux territoriales, sont assujettis aux règles et règlements régissant le pilotage sûr et approprié des aéronefs au Canada, règles et règlements qui s'appliquent aux aéronefs des Forces canadiennes, et sont assujettis au contrôle des organismes qui régissent les aéronefs des Forces canadiennes.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 15

AERONAUTICS ACT

United Kingdom Service Aircraft Over-Flight Regulations

REGULATIONS RESPECTING FLIGHTS OF UNITED KINGDOM SERVICE AIRCRAFT OVER CANADIAN TERRITORY

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *United Kingdom Service Aircraft Over-Flight Regulations*.

General

2. Aircraft belonging to the United Kingdom and operated by the United Kingdom armed services or the United Kingdom Ministry of Defence may, on a reciprocal basis and subject to these Regulations and in compliance with orders and directions issued by the Minister of National Defence, fly in or over, land in and take off from Canada and the territorial waters thereof.

3. Subject to such exceptions and conditions as may be prescribed by the Minister of National Defence, the flight of aircraft referred to in section 2 over areas that are or may be prescribed as prohibited or restricted areas by or with the approval of the Governor in Council and such other areas as are designated by the Minister is prohibited.

4. Unless the Minister of National Defence otherwise directs, aircraft referred to in section 2, while in or over Canada and the territorial waters thereof, are subject to the same rules and regulations for the safe and proper operation of aircraft in Canada that apply to Canadian Forces aircraft and are under the control of the same agencies as are Canadian Forces aircraft.

CHAPITRE 15

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement sur le survol par les aéronefs militaires du Royaume-Uni

RÈGLEMENT CONCERNANT LE SURVOL DU TERRITOIRE CANADIEN PAR LES AÉRONEFS MILITAIRES DU ROYAUME-UNI

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur le survol par les aéronefs militaires du Royaume-Uni*.

Dispositions générales

2. Les aéronefs appartenant au Royaume-Uni et utilisés par les forces armées du Royaume-Uni ou par le ministère de la Défense du Royaume-Uni peuvent, en vertu d'une entente réciproque et sous réserve du présent règlement, et conformément aux ordres et directives édictés par le ministre de la Défense nationale, pénétrer au-dessus du territoire et des eaux territoriales du Canada et les survoler, y atterrir et en décoller.

3. Sous réserve des exceptions et conditions que pourra décréter le ministre de la Défense nationale, le vol des aéronefs dont il est question à l'article 2 est interdit au-dessus des régions qui sont ou peuvent être déclarées régions interdites ou prohibées par le gouverneur en conseil ou avec son approbation, ainsi que des autres régions qui pourront être désignées par le Ministre.

4. Sauf ordre contraire du ministre de la Défense nationale, les aéronefs dont il est question à l'article 2 qui survolent le Canada et ses eaux territoriales sont assujettis aux mêmes règles et règlements que les aéronefs des Forces canadiennes en ce qui concerne la sécurité et la bonne marche de la navigation aérienne au Canada, et sont soumis à l'autorité des mêmes organismes que les aéronefs des Forces canadiennes.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 16

AERONAUTICS ACT

United States Service Aircraft Over-Flight Regulations

REGULATIONS RESPECTING FLIGHTS OF UNITED STATES SERVICE AIRCRAFT OVER CANADIAN TERRITORY

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *United States Service Aircraft Over-Flight Regulations*.

General

2. Aircraft belonging to the United States and operated by the United States armed services or the Department of Defence of the United States may, on a reciprocal basis and subject to these Regulations and in compliance with orders and directions issued by the Minister of National Defence, fly in or over, land in and take off from Canada and the territorial waters thereof.

3. Subject to such exceptions and conditions as may be prescribed by the Minister of National Defence, the flight of aircraft referred to in section 2 over areas that are or may be prescribed as prohibited or restricted areas by or with the approval of the Governor in Council and such other areas as are designated by the Minister is prohibited.

4. Unless the Minister of National Defence otherwise directs, aircraft referred to in section 2, while in or over Canada and the territorial waters thereof, are subject to the same rules and regulations for the safe and proper operation of aircraft in Canada that apply to Canadian Forces aircraft and are under the control of the same agencies as are Canadian Forces aircraft.

CHAPITRE 16

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement sur le survol par les aéronefs militaires des États-Unis

RÈGLEMENT CONCERNANT LE SURVOL DU TERRITOIRE CANADIEN PAR LES AÉRONEFS MILITAIRES DES ÉTATS-UNIS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur le survol par les aéronefs militaires des États-Unis.*

Dispositions générales

2. Les aéronefs appartenant aux États-Unis et utilisés par les forces armées ou le département de la Défense des États-Unis peuvent, en vertu d'une entente réciproque et sous réserve du présent règlement, et conformément aux ordres et directives édictés par le ministre de la Défense nationale, pénétrer ou survoler l'espace aérien et les eaux territoriales du Canada, ainsi qu'atterrir au Canada et en décoller.

3. Sous réserve des exceptions et conditions que peut prescrire le ministre de la Défense nationale, le vol des aéronefs dont il est question à l'article 2 est interdit au-dessus des zones qui sont ou peuvent être déclarées zones interdites ou réglementées par le gouverneur en conseil ou avec son approbation, ainsi qu'au-dessus de toute autre zone désignée par le Ministre.

4. A moins que le ministre de la Défense nationale n'en décide autrement, les aéronefs dont il est question à l'article 2, lorsqu'ils se trouvent au Canada ou survolent le Canada ou ses eaux territoriales, sont assujettis aux règles et règlements qui régissent la navigation sûre et convenable des aéronefs au Canada et qui s'appliquent aux aéronefs des Forces canadiennes, et sont assujettis au contrôle des mêmes organismes que les aéronefs des Forces canadiennes.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 17

AERONAUTICS ACT

Additional Bank and Pitch Indicator Order

ORDER RESPECTING ADDITIONAL GYROSCOPIC BANK AND PITCH INDICATOR SYSTEM IN LARGE TURBO-JET AEROPLANES

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 18

Short Title

1. This Order may be cited as the *Additional Bank and Pitch Indicator Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"approved" means approved by the Minister;

"large aeroplane" means an aeroplane of more than 12,500 pounds maximum certificated take-off weight.

General

3. No Canadian air carrier shall operate a large aeroplane powered by turbo-jet engines, unless in addition to the gyroscopic bank and pitch indicator systems required for use of each pilot station by the Minister pursuant to subsection 211(1) of the *Air Regulations*, it is equipped with a third such system that

(*a*) is approved, serviceable and functioning;

(*b*) is powered from a source independent of the electrical generating system;

(*c*) is operative without selection after total failure of the electrical generating system;

(*d*) continues reliable operation for a minimum of 30 minutes after total failure of the electrical generating system;

(*e*) operates independently of any other bank and pitch indicator system; and

(*f*) has the indicating instrument

(i) located in an approved position on the instrument panel where it is plainly visible to and usable by any pilot at his pilot station, and

(ii) appropriately illuminated during all phases of operation.

4. Notwithstanding the *Night Flying Equipment Order* and *IFR Flight Instruments and Equipment Order*, every large aeroplane powered by turbo-jet engines equipped with an

CHAPITRE 17

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les indicateurs d'inclinaison longitudinale et transversale supplémentaires

ORDONNANCE CONCERNANT LES INDICATEURS GYROSCOPIQUES D'INCLINAISON LONGITUDINALE ET TRANSVERSALE SUPPLÉMENTAIRES DANS LES GROS AVIONS À TURBORÉACTEURS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 18

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les indicateurs d'inclinaison longitudinale et transversale supplémentaires*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«approuvé» signifie approuvé par le Ministre;

«gros avion» désigne un avion dont le poids maximal autorisé au décollage est supérieur à 12,500 livres.

Dispositions générales

3. Aucun transporteur aérien canadien ne doit exploiter un gros avion mû par des turboréacteurs, à moins qu'en plus de l'indicateur gyroscopique d'inclinaison longitudinale et transversale exigé par le Ministre en vertu du paragraphe 211(1) du *Règlement de l'Air* pour chacun des postes-pilotes, il ne soit muni d'un troisième indicateur de ce genre qui soit

a) approuvé et en bon état de service et de fonctionnement;

b) alimenté par une source indépendante du système électrogène;

c) capable de fonctionner automatiquement après une défaillance complète du système électrogène;

d) capable de fonctionner de façon sûre pendant au moins 30 minutes après une défaillance complète du système électrogène;

e) capable de fonctionner indépendamment de tout autre indicateur d'inclinaison longitudinale et transversale; et

f) muni d'un cadran

(i) situé en un endroit approuvé du tableau de bord où il puisse être clairement vu et utilisé par n'importe lequel des pilotes, de son poste-pilote, et

(ii) convenablement éclairé durant toutes les phases de fonctionnement.

4. Nonobstant les prescriptions de l'*Ordonnance sur l'équipement de vol de nuit* et celles de l'*Ordonnance sur les instruments et l'équipement de vol IFR* tout gros avion mû par

additional gyroscopic bank and pitch indicator system that complies with paragraphs 3(*a*) to (*f*) and that is usable through flight attitudes of 360° pitch and roll, may be equipped with a slip-skid indicator in lieu of a turn and bank indicator.

des turboréacteurs et muni d'un indicateur gyroscopique d'inclinaison longitudinale et transversale supplémentaire qui répond aux exigences des alinéas 3*a*) à *f*) et qui peut être utilisé dans toutes les attitudes de l'avion comprises entre 0° et 360° d'inclinaison longitudinale ou transversale, peut être muni d'un indicateur de glissement et de dérapage au lieu d'un indicateur de virage et d'inclinaison latérale.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 18

AERONAUTICS ACT

Aerodrome Minimum Lighting Order

ORDER RESPECTING MINIMUM LIGHTING AT AERODROMES

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES III, No. 2

Short Title

1. This Order may be cited as the *Aerodrome Minimum Lighting Order*.

Interpretation

2. In this Order, "light" means a point source of light radiation.

General

3. (1) There shall be displayed on any area of land or water that is used as an aerodrome at night the following minimum lights:

(*a*) to mark unserviceable areas, fixed red lights; and

(*b*) to mark take-off and landing areas, two parallel lines of fixed white lights visible in all directions for at least 2 miles.

(2) The fixed white lights referred to in paragraph (1)(*b*) shall be arranged in such a manner that

(*a*) the distance between the parallel lines of lights is not more than 200 feet and not less than 75 feet;

(*b*) the distance between the lights in each parallel line of lights is not more than 200 feet;

(*c*) each parallel line of lights is not less than 1,400 feet in length and consists of at least eight lights; and

(*d*) each light in one parallel line of lights is situated opposite a light in the other parallel line of lights, each such light being at right angles to the axis of the take-off and landing area.

4. Notwithstanding paragraph 3(1)(*b*), where an aerodrome is used only for the taking-off and landing of helicopters, the take-off and landing area shall be marked by not less than eight fixed white lights set out in the form of a rectangle having sides of not less than 40 feet in length, the distance between adjacent lights being not more than 20 feet.

CHAPITRE 18

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur le balisage lumineux minimal des aérodromes

ORDONNANCE CONCERNANT LE BALISAGE LUMINEUX MINIMAL DES AÉRODROMES

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE III, N° 2

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur le balisage lumineux minimal des aérodromes*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance, «feu» désigne une source ponctuelle de rayonnement lumineux.

Dispositions générales

3. (1) Sur toute aire terrestre ou plan d'eau utilisé la nuit comme aérodrome seront allumés au moins les feux suivants:

a) pour baliser les aires inutilisables, des feux rouges fixes; et

b) pour baliser les aires de décollage et d'atterrissage, deux rangées parallèles de feux blancs fixes, visibles dans toutes les directions d'une distance d'au moins 2 milles.

(2) Les feux blancs fixes mentionnés à l'alinéa (1)*b*) seront disposés de la façon suivante:

a) la distance entre les rangées parallèles de feux ne sera ni supérieure à 200 pieds, ni inférieure à 75 pieds;

b) la distance entre les feux de chacune des rangées parallèles de feux ne sera pas supérieure à 200 pieds;

c) chacune des rangées parallèles de feux aura au moins 1,400 pieds de longueur et comprendra au moins huit feux; et

d) chaque feu de l'une des rangées parallèles de feux sera vis-à-vis d'un feu de l'autre rangée, la ligne imaginaire reliant deux feux opposés étant perpendiculaire à l'axe de l'aire de décollage et d'atterrissage.

4. Nonobstant l'alinéa 3(1)*b*), dans le cas d'un aérodrome qui n'est utilisé que pour le décollage et l'atterrissage d'hélicoptères, l'aire de décollage et d'atterrissage sera balisée par au moins huit feux blancs fixes disposés en rectangle; les côtés de ce rectangle mesureront au moins 40 pieds, et la distance entre deux feux voisins ne dépassera pas 20 pieds.

5. Unless the direction of the surface wind can be readily ascertained by radio or other means, an illuminated indicator to indicate the direction of the surface wind shall be set out on any area of land or water that is used as an aerodrome at night.

5. À moins que la direction du vent de surface ne puisse être facilement vérifiée par radio ou autrement, un indicateur lumineux de la direction du vent de surface sera établi sur tout plan d'eau ou aire terrestre utilisé la nuit comme aérodrome.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 19

AERONAUTICS ACT

Unlicensed Aerodromes Marking Order

ORDER RESPECTING MARKINGS PLACED ON UNLICENSED AREA TO BE USED AS AERODROME

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES III, NO. 1

Short Title

1. This Order may be cited as the *Unlicensed Aerodromes Marking Order*.

Markings

2. When markings are placed on any area of land or water that may be used as an aerodrome but has not been licensed, they shall be as follows:

(*a*) the wind cone shall be coloured international orange only;

(*b*) boundary markers

(i) shall be coloured international orange only, or

(ii) in winter, may be evergreen trees or boughs; and

(*c*) unserviceable areas shall be marked with red flags.

CHAPITRE 19

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur le balisage des aérodromes non munis de permis

ORDONNANCE CONCERNANT LE BALISAGE DES AÉRODROMES NON MUNIS DE PERMIS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE III, N° 1

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur le balisage des aérodromes non munis de permis.*

Marques

2. Quand des marques sont disposées sur une étendue de terre ou d'eau pouvant être utilisée comme aérodrome mais pour laquelle il n'a pas été délivré de permis, lesdites marques doivent être comme suit:

a) la manche à vent doit être de couleur orange internationale seulement;

b) les balises de délimitation

(i) doivent être de couleur orange internationale seulement,

(ii) en hiver cependant, des conifères ou branches de conifères peuvent être utilisés en guise de balises de délimitation; et

c) les zones inutilisables doivent être indiquées par des fanions rouges.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 20

AERONAUTICS ACT

Aeronautical Communications Standards and Procedures Order

ORDER PRESCRIBING AERONAUTICAL STANDARDS AND PROCEDURES RESPECTING VOICE COMMUNICATIONS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES I, NO. 1

Short Title

1. This Order may be cited as the *Aeronautical Communications Standards and Procedures Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"advisory services" means the provision by one aeronautical radio station to another such station of flight safety information, including aeronautical weather information and serviceability reports in respect of aerodromes, air navigation aids and approach aids, but does not include the provision of IFR air traffic control clearances, instructions or procedures; (*services consultatifs*)

"aeronautical radio station" means

(*a*) an air station located in an aircraft capable of two-way voice communication with another such air station, an air traffic control unit and any aeradio ground station,

(*b*) an air traffic control unit capable of two-way voice communication operated by the Department of Transport including

(i) an area control centre established to provide air traffic control service to IFR flights,

(ii) a terminal control unit, and

(iii) a control tower or a temporary or mobile air traffic control unit established to provide for the control of air traffic, or

(*c*) an aeradio ground station operated by the Department of Transport capable of two-way voice communication other than an air traffic control unit; (*station aéronautique de radio*)

"control zone" means a controlled air space extending upward vertically from the surface of the earth and covering an area approved by the Minister; (*zone de contrôle*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"positive control zone" means a control zone designated and defined in the *Designated Airspace Handbook* published at the direction of the Minister; (*zone de contrôle intégral*)

CHAPITRE 20

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les normes et méthodes des communications aéronautiques

ORDONNANCE PRESCRIVANT DES NORMES ET DES MÉTHODES CONCERNANT LES COMMUNICATIONS EN PHONIE EN AÉRONAUTIQUE

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE I, N° 1

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les normes et méthodes des communications aéronautiques*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«services consultatifs» désigne le fait qu'une station aéronautique de radio fournit à une autre station semblable des renseignements sur la sécurité des vols, y compris des renseignements de météorologie aéronautique et des comptes rendus sur l'état des aérodromes, des aides de la navigation aérienne et des aides d'approche, mais ne comprend pas les autorisations, les instructions ou les méthodes du contrôle de la circulation aérienne IFR; (*advisory services*)

«station aéronautique de radio» désigne

a) une station aérienne d'un aéronef qui peut communiquer bilatéralement en phonie avec une autre station aérienne semblable, un organe du contrôle de la circulation aérienne et toute station au sol de radio aéronautique,

b) un organe du contrôle de la circulation aérienne exploité par le ministère des Transports qui peut communiquer bilatéralement en phonie, y compris

(i) un centre de contrôle régional établi afin d'assurer le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs qui effectuent des vols IFR,

(ii) un organe de contrôle terminal, et

(iii) une tour de contrôle ou un organe de contrôle de la circulation aérienne temporaire ou mobile établi afin d'assurer le contrôle de la circulation aérienne, ou

c) une station au sol de radio aéronautique exploitée par le ministère des Transports et qui peut communiquer bilatéralement en phonie, à l'exception d'un organe du contrôle de la circulation aérienne; (*aeronautical radio station*)

«zone de contrôle» désigne un espace aérien contrôlé qui s'étend verticalement en altitude à partir de la surface de la

"temporary control zone" means a control zone in which specific air traffic control services are provided on a temporary basis. (*zone de contrôle temporaire*)

General

3. (1) The person operating an air station referred to in paragraph (*a*) of the definition "aeronautical radio station" in section 2 that is in communication with an aeradio ground station referred to in paragraph (*c*) of that definition within the Province of Quebec and listed in Schedule I, as amended from time to time, is authorized to provide advisory services in the French language to that aeradio ground station.

(2) The person operating an air station referred to in paragraph (*a*) of the definition "aeronautical radio station" in section 2 within the Province of Quebec is authorized to provide advisory services in the French language to the pilot-in-command of another aircraft on

(*a*) a radio frequency other than an emergency frequency, an aeradio ground station frequency or an air traffic control unit frequency, for purposes other than relay purposes; or

(*b*) any frequency that may be in use, for relay purposes.

(3) The person operating an aeradio ground station located within the Province of Quebec and listed in Schedule I, as amended from time to time, is authorized to provide advisory services in the French language to the pilot-in-command of an aircraft where that pilot-in-command, by implication or otherwise, has indicated his desire to receive advisory services in the French language.

4. The person operating an aeronautical radio station located at an aerodrome in the Province of Quebec listed in Schedule II, as amended from time to time, is authorized to use the French language for the purpose of providing advisory services and air traffic control services within the positive control zone or control zone and on the manoeuvring area of the aerodrome to the pilot-in-command of an aircraft where

(*a*) the pilot-in-command has indicated his desire that such services be provided in the French language by making his initial radio communication with the aeronautical radio station in the French language; and

(*b*) the aircraft is being operated in accordance with the visual flight rules only.

5. The person operating a temporary or mobile air traffic control unit described in subparagraph (*b*)(iii) of the definition "aeronautical radio station" in section 2 located within the Province of Quebec and utilized to service a temporary control zone is authorized to use the French language for the purpose of providing air traffic control services and advisory services at

terre et qui couvre une région approuvée par le Ministre; (*control zone*)

«zone de contrôle intégral» s'entend d'une zone de contrôle désignée et définie dans le *Designated Airspace Handbook* publié sur directive du Ministre; (*positive control zone*)

«zone de contrôle temporaire» désigne une zone de contrôle où des services de contrôle de la circulation aérienne sont fournis temporairement. (*temporary control zone*)

Dispositions générales

3. (1) La personne qui exploite une station aérienne, visée à l'alinéa *a*) de la définition de «station aéronautique de radio» de l'article 2, qui entre en communication dans la province de Québec avec une station au sol de radio aéronautique visée à l'alinéa *c*) de cette définition et qui apparaît à l'annexe I, telle que modifiée de temps à autre, est autorisée à fournir les services consultatifs en français à cette station au sol de radio aéronautique.

(2) La personne qui exploite dans la province de Québec une station aérienne, visée à l'alinéa *a*) de la définition de «station aéronautique de radio» de l'article 2, est autorisée à fournir les services consultatifs en français au pilote commandant de bord d'un autre aéronef

a) sur une fréquence radio autre qu'une fréquence d'urgence, une fréquence d'une station au sol de radio aéronautique ou une fréquence d'un organe du contrôle de la circulation aérienne, à des fins autres que celle d'effectuer un relais; ou

b) afin d'effectuer un relais sur n'importe quelle fréquence qu'ils utilisent déjà.

(3) La personne qui exploite une station au sol de radio aéronautique située dans la province de Québec et qui apparaît à l'annexe I, telle que modifiée de temps à autre, est autorisée à fournir les services consultatifs en français au pilote commandant de bord d'un aéronef lorsque celui-ci, implicitement ou autrement, a manifesté le désir d'obtenir les services consultatifs en français.

4. La personne qui exploite une station aéronautique de radio située à un aérodrome de la province de Québec qui apparaît à l'annexe II, telle que modifiée de temps à autre, est autorisée à utiliser le français afin de fournir les services consultatifs et les services du contrôle de la circulation aérienne dans le cadre de la zone de contrôle intégral ou de la zone de contrôle et sur l'aire de manœuvre de l'aérodrome au pilote commandant de bord d'un aéronef lorsque

a) le pilote commandant de bord a manifesté le désir que ces services lui soient fournis en français en adressant sa première communication radio à la station aéronautique de radio en français; et

b) seulement lorsque l'aéronef est manœuvré conformément aux règles de vol à vue.

5. La personne qui exploite un organe du contrôle de la circulation aérienne temporaire ou mobile, décrit au sous-alinéa *b*) (iii) de la définition de «station aéronautique de radio» à l'article 2 située dans la province de Québec et servant pour fournir le service à une zone de contrôle temporaire, est autorisée à utiliser le français afin de fournir les services du

special aviation events, as defined in the *Special Aviation Events Safety Order*, conducted in accordance with the visual flight rules or for the purpose of providing other temporary air traffic control services specifically approved by the Minister.

6. Where an emergency occurs during flight within the Province of Quebec, the pilot-in-command may communicate in the French language with any aeronautical radio station located within that Province with respect to any matter relating to the emergency.

7. Except as authorized by sections 3 to 6, no person operating an aeronautical radio station in Canada shall transmit, or respond to, advisory services, air traffic control clearances, instructions or procedures in any language other than English.

contrôle de la circulation aérienne et les services consultatifs aux manifestations aéronautiques spéciales, telles que définies dans l'*Ordonnance sur la sécurité des manifestations aéronautiques spéciales*, qui se déroulent conformément aux règles de vol à vue ou afin de fournir d'autres services temporaires du contrôle de la circulation aérienne spécifiquement approuvés par le Ministre.

6. En cas d'urgence en vol au-dessus de la province de Québec, le pilote commandant de bord peut communiquer en français avec n'importe quelle station aéronautique de radio située dans cette province pour toute question relative au cas d'urgence.

7. Sauf les cas d'autorisation des articles 3 à 6, il est interdit à quiconque exploite une station aéronautique de radio au Canada de transmettre des services consultatifs, des autorisations, instructions ou méthodes du contrôle de la circulation aérienne, ou d'y répondre, dans une autre langue que l'anglais.

SCHEDULE I

(*s. 3*)

LIST OF AERADIO GROUND STATIONS IN THE PROVINCE OF QUEBEC

1. Montreal (Dorval)
2. Quebec City
3. Mont-Joli
4. Sherbrooke
5. Roberval
6. Sept-Îles
7. Fort Chimo
8. Schefferville
9. Nitchequon
10. Lake Eon
11. Poste-de-la-Baleine
12. Inoucdjouac
13. Rouyn
14. Gaspé
15. Matagami
16. La Grande Rivière

ANNEXE I

(*art. 3*)

LISTE DES STATIONS AU SOL DE RADIO AÉRONAUTIQUE DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

1. Montréal (Dorval)
2. Québec
3. Mont-Joli
4. Sherbrooke
5. Roberval
6. Sept-Îles
7. Fort Chimo
8. Schefferville
9. Nitchequon
10. Lake Eon
11. Poste-de-la-Baleine
12. Inoucdjouac
13. Rouyn
14. Gaspé
15. Matagami
16. La Grande Rivière

SCHEDULE II

(*s. 4*)

LIST OF AERODROMES IN THE PROVINCE OF QUEBEC

1. Quebec City
2. St. Jean
3. Sept-Îles
4. Baie-Comeau
5. St. Honoré

ANNEXE II

(*art. 4*)

LISTE DES AÉRODROMES DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC

1. Québec
2. Saint-Jean
3. Sept-Îles
4. Baie-Comeau
5. Saint-Honoré

6. Val d'Or
7. St-Hubert

6. Val d'Or
7. St-Hubert

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 21

AERONAUTICS ACT

Air Carriers Using Large Aeroplanes Order

ORDER RESPECTING STANDARDS AND PROCEDURES FOR AIR CARRIERS USING LARGE AEROPLANES

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES VII, NO. 2

Short Title

1. This Order may be cited as the *Air Carriers Using Large Aeroplanes Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"air carrier" has the same meaning as in the *Aeronautics Act*; (*transporteur aérien*)

"airport" means an aerodrome for which, under Part III of the *Air Regulations*, an airport licence has been issued by the Minister; (*aéroport*)

"approved" means approved by the Director; (*approuvé*)

"cabin attendant" means a crew member, other than a flight crew member, assigned to duty in a passenger-carrying aeroplane during flight time; (*membre du personnel commercial de bord*)

"crew member" means a person assigned to duty in an aeroplane during flight time; (*membre d'équipage*)

"Director" means the Director General, Civil Aeronautics; (*Directeur*)

"flight crew member" means a pilot, flight engineer or flight navigator assigned to duty in an aeroplane during flight time; (*membre d'équipage de conduite*)

"flight plan" means the information submitted to an air traffic services unit in accordance with *Flight Plans and Flight Notifications Order*, Air Navigation Order, Series V, No. 4; (*plan de vol*)

"flight watch system" means a system described in the operations manual for the monitoring of an aeroplane during flight time; (*système de surveillance des vols*)

"itinerant weather minima" means the minimum weather conditions specified in the *Canada Air Pilot* for use by aircraft; (*minima météorologiques itinérants*)

"large aeroplane" means an aeroplane of more than 12,500 pounds maximum certificated take-off weight; (*gros avion*)

"line indoctrination" means experience acquired during flight time in service as a crew member performing the duties of his station under supervision or as an observer observing a

CHAPITRE 21

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnances sur les transporteurs aériens utilisant de gros avions

ORDONNANCE CONCERNANT LES NORMES ET PROCÉDURES APPLICABLES AUX TRANSPORTEURS AÉRIENS UTILISANT DE GROS AVIONS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE VII, N° 2

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les transporteurs aériens utilisant de gros avions*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«administrateur régional» désigne un administrateur régional de l'Administration canadienne des transports aériens; (*Regional Administrator*)

«aéroport» désigne un aérodrome à l'égard duquel le Ministre a délivré un permis d'aéroport en vertu de la partie III des *Règlements de l'Air*; (*airport*)

«approuvé» signifie approuvé par le Directeur; (*approved*)

«commandant en second» signifie un pilote désigné par un transporteur aérien pour exercer les fonctions de commandant en second d'un avion pendant le temps de vol; (*second-in-command*)

«contrôle d'exploitation» à l'égard d'un vol, signifie l'exercice du droit de faire entreprendre, poursuivre, dérouter ou arrêter un vol; (*operational control*)

«démontrer» signifie établir à la satisfaction du Directeur; (*show*)

«Directeur» désigne le Directeur général de l'aéronautique civile; (*Director*)

«entretien» signifie toute fonction exécutée lors de l'entretien courant, la rectification ou l'inspection d'un avion ou de ses éléments constitutifs; (*maintenance*)

«expérience préparatoire en vol» signifie l'expérience acquise pendant le temps de vol en qualité de membre d'équipage dans l'exécution des fonctions de son poste sous surveillance, ou en qualité d'observateur qui observe l'exécution de ces fonctions par un membre d'équipage qualifié; (*line indoctrination*)

«gros avion» signifie un aéronef dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 12,500 livres; (*large aircraft*)

«membre d'équipage» désigne une personne chargée de fonctions à bord d'un avion pendant le temps de vol; (*crew member*)

qualified crew member perform those duties; (*expérience préparatoire en vol*)

"maintenance" means any function performed in the servicing, rectification or inspection of an aeroplane or component parts thereof; (*entretien*)

"operational control", in respect of a flight, means the exercise of authority over, or the initiation, continuation, diversion or termination of, a flight; (*contrôle d'exploitation*)

"operational flight plan" means the operator's plan for the safe conduct of a flight based on consideration of aeroplane performance, other operating limitations and relevant expected conditions on the route and at the aerodromes concerned; (*plan de vol exploitation*)

"Regional Administrator" means Regional Administrator, Canadian Air Transportation Administration; (*administrateur régional*)

"route segment" means a part of a route each end of which part is identified by

(*a*) a continental or insular geographical location, or

(*b*) a point at which a definite radio fix can be established; (*segment de route*)

"second-in-command" means a pilot who is designated by an air carrier as second-in-command of an aeroplane during flight time; (*commandant en second*)

"show" means show to the satisfaction of the Director. (*démontrer*)

Application

3. Except as may be otherwise authorized in the operations specifications, an air carrier shall operate a large aeroplane on any commercial air service in compliance with this Order.

PART I

CERTIFICATION REQUIREMENTS

Application for Operating Certificate

4. An applicant for an operating certificate or amendment thereto, shall submit an application therefor in a form and manner prescribed by the Director to the Regional Administrator in whose region the applicant proposes to establish or has established his main operations base.

5. (1) An applicant for an operating certificate shall show that he has the qualified managerial personnel necessary to operate the proposed commercial air service and that such personnel are employed on a full time basis in the following or equivalent positions:

(*a*) Managing Director;

(*b*) Director of Flight Operations (or Operations Manager);

(*c*) Director of Maintenance and Engineering (or Maintenance Manager);

«membre d'équipage de conduite» signifie le pilote, le mécanicien navigant ou le navigateur chargé de fonctions à bord d'un aéronef pendant le temps de vol; (*flight crew member*)

«membre du personnel commercial de bord» désigne un membre de l'équipage, autre qu'un membre d'équipage de conduite, chargé de fonctions pendant le temps de vol à bord d'un avion qui transporte des passagers; (*cabin attendant*)

«minima météorologiques itinérants» signifie les conditions météorologiques minimales prescrites à l'intention des aéronefs dans le *Canada Air Pilot*; (*itinerant weather minima*)

«plan de vol» signifie les renseignements fournis à une unité des services de contrôle de la circulation aérienne conformément aux prescriptions de l'*Ordonnance sur les plans et avis de vol*, Ordonnance sur la navigation aérienne, série V, nº 4; (*flight plan*)

«plan de vol exploitation» signifie le plan établi par l'exploitant pour assurer la sécurité d'un vol, compte tenu des performances de l'avion, des autres limitations d'utilisation et des conditions pertinentes prévues le long de la route ainsi qu'aux aérodromes en cause; (*operational flight plan*)

«segment de route» signifie une partie d'une route; chaque extrémité de cette partie étant identifiée par

a) un lieu géographique continental ou insulaire, ou

b) un point pouvant être localisé par radio avec certitude; (*route segment*)

«système de surveillance des vols» signifie le système décrit dans le manuel d'exploitation pour la surveillance d'un aéronef pendant le temps de vol; (*flight watch system*)

«transporteur aérien» a la même signification que dans la *Loi sur l'aéronautique*. (*air carrier*)

Application

3. Sauf autorisation contraire contenue dans les spécifications d'exploitation, tous les transporteurs aériens devront utiliser les gros avions conformément aux prescriptions de la présente ordonnance, pour tout service aérien commercial.

PARTIE I

EXIGENCES DE CERTIFICATION

Demande de certificat d'exploitation

4. Le postulant à un certificat d'exploitation ou à la modification d'un certificat d'exploitation doit présenter, dans la forme et de la manière prescrites par le Directeur, une demande à cet effet à l'administrateur régional de la région dans laquelle le postulant projette d'établir ou a établi sa principale base d'exploitation.

5. (1) Le postulant à un certificat d'exploitation doit établir qu'il a le personnel de gestion qualifié nécessaire à l'exploitation du service aérien commercial projeté et que ce personnel est employé à plein temps aux postes ci-après ou à des postes équivalents:

a) administrateur délégué;

b) directeur des opérations de vol (ou directeur de l'exploitation);

(*d*) Chief Pilot; and

(*e*) Chief Inspector.

(2) Where, because of the nature of a commercial air service, positions other than those specified in subsection (1) would, in the opinion of the Director, be more appropriate, the Director may

(*a*) approve different positions or a different number of positions; and

(*b*) authorize the allocation of more than one position to one person.

6. (1) No person shall serve as a Director of Flight Operations (or Operations Manager) or as a Director of Maintenance and Engineering (or Maintenance Manager), unless his qualifications, background and experience are satisfactory to the Director.

(2) No person shall serve as a Chief Pilot or Chief Inspector unless he meets the requirements for that position set out in Schedule I.

Operating Certificate and Operation Specifications

7. Where an applicant meets all the conditions for an operating certificate, the Minister may issue a numbered certificate stating that the air carrier is adequately equipped and able to conduct a safe operation in accordance with the *Air Regulations*, air navigation orders and the operations specifications forming part of the certificate.

8. An operating certificate shall set out

(*a*) the number of the certificate;

(*b*) the name of the air carrier to which it is issued;

(*c*) a description of the operations authorized;

(*d*) the date of issue; and

(*e*) the operations specifications, which shall set out

(i) the name of the air carrier,

(ii) the nature of the operations authorized,

(iii) the types of aeroplanes authorized for use,

(iv) en route authorizations and limitations, including base and areas of operation,

(v) special airport weather minima authorization,

(vi) procedures for control of aeroplane weight and balance, and

(vii) any other information necessary to satisfy the Director that the air carrier is equipped and able to conduct a safe operation.

9. No air carrier shall conduct an air carrier operation in violation or contravention of the operations specifications and conditions forming part of his operating certificate.

c) directeur de l'entretien et de la technique (ou directeur de l'entretien);

d) chef-pilote; et

e) inspecteur en chef.

(2) Au cas où, étant donné la nature du service aérien commercial, des postes autres que ceux mentionnés au paragraphe (1) seraient, de l'avis du Directeur, plus appropriés, le Directeur peut

a) approuver des postes différents ou un nombre différent de postes; et

b) autoriser le cumul de plusieurs postes par une même personne.

6. (1) Aucune personne ne pourra remplir les fonctions de directeur des opérations de vol (ou directeur de l'exploitation) ou de directeur de l'entretien et de la technique (ou directeur de l'entretien), si ses qualités, ses antécédents et son expérience n'ont pas été estimés satisfaisants par le Directeur.

(2) Aucune personne ne pourra exercer les fonctions de chef-pilote ou d'inspecteur en chef à moins de répondre aux exigences exposées dans l'annexe I.

Certificat d'exploitation et spécifications d'exploitation

7. Lorsqu'un postulant satisfait à toutes les conditions régissant la délivrance d'un certificat d'exploitation, le Ministre peut délivrer un certificat numéroté attestant que le transporteur aérien possède le matériel nécessaire et est en mesure d'exploiter ses services avec sécurité conformément aux dispositions du *Règlement de l'Air*, des ordonnances sur la navigation aérienne et aux spécifications d'exploitation faisant partie du certificat.

8. Le certificat d'exploitation doit porter

a) le numéro du certificat;

b) le nom du transporteur aérien auquel il est délivré;

c) la description de l'exploitation autorisée;

d) la date de délivrance; et

e) les spécifications d'exploitation, lesquelles doivent comprendre

(i) le nom du transporteur aérien,

(ii) la nature de l'exploitation autorisée,

(iii) les types d'avion dont l'utilisation est autorisée,

(iv) les autorisations et les restrictions en route, y compris la base et les régions d'opération,

(v) l'autorisation spéciale relativement aux minima météorologiques d'aéroport,

(vi) les procédures de contrôle de masse et de centrage de l'avion; et

(vii) tout autre renseignement nécessaire pour établir à la satisfaction du Directeur que le transporteur aérien possède le matériel nécessaire et est en mesure d'exploiter ses services avec sécurité.

9. Aucun transporteur aérien ne doit se livrer à une opération de transport aérien d'une manière qui constitue une infraction ou une contravention aux spécifications et conditions d'exploitation formant partie intégrante de son certificat d'exploitation.

10. (1) An air carrier shall keep each of his employees informed of the provisions of the operations specifications that apply to the employee's duties and responsibilities.

(2) An air carrier shall place a complete copy of his operations specifications in an appropriately indexed section of his operations manual.

11. An air carrier shall give written notice to the Regional Administrator, in whose region his main operations base is established of any change in mailing address at least 30 days in advance of such change.

PART II

AIRCRAFT MAINTENANCE

12. (1) An air carrier shall provide adequate shelter, workshops and facilities, and such equipment as may be necessary for the proper maintenance of aeroplanes and auxiliary equipment in use.

(2) An air carrier shall have an approved maintenance manual that shall contain a description of his maintenance system including the maintenance organization, inspection schedule and maintenance personnel responsibilities relating to servicing, rectification, inspection and certification as prescribed in the *Engineering and Inspection Manual.*

(3) No air carrier shall release for flight or operate an aeroplane unless that aeroplane has been maintained and released in accordance with the approved maintenance manual.

PART III

FLIGHT OPERATIONS

General

13. (1) Subject to subsection (2), an air carrier shall conduct all night VFR and all IFR flights either within controlled airspace or along air routes designated in the *Designated Airspace Handbook.*

(2) Upon application to the Director, the Director may approve a route outside controlled airspace or designated air routes for the use of an air carrier if the air carrier shows that the facilities and navigation aids along that route provide a high degree of safety and accuracy of navigation.

14. (1) An air carrier shall have an approved flight watch system, adequate for the nature of the operations to be conducted, with a system of communications that

(*a*) ensures the proper monitoring of the progress of each flight from its point of origin to its final destination, including intermediate stops, and any diversions therefrom; and

(*b*) is capable of conveying to the pilot-in-command any information necessary for the safe conduct of the flight.

10. (1) Le transporteur aérien doit tenir chacun de ses employés au courant des spécifications d'exploitation qui s'appliquent à ses fonctions et à ses responsabilités.

(2) Le transporteur aérien doit insérer dans une section indexée comme il se doit de son manuel d'exploitation un exemplaire complet de ses spécifications d'exploitation.

11. Le transporteur aérien doit aviser, par écrit, l'administrateur régional de la région dans laquelle sa principale base d'exploitation est établie, de tout changement d'adresse postale au moins 30 jours avant la date de ce changement.

PARTIE II

ENTRETIEN DES AVIONS

12. (1) Le transporteur aérien doit fournir des abris, des ateliers et des installations suffisants, ainsi que tout le matériel qui peut être nécessaire pour l'entretien approprié des avions et des autres équipements utilisés.

(2) Le transporteur aérien doit avoir un manuel d'entretien approuvé qui contiendra une description de son système d'entretien y compris l'organisation de l'entretien, le calendrier des visites et les responsabilités du personnel d'entretien relativement à l'entretien courant, à la rectification, à l'inspection et à la certification conformément aux prescriptions de l'*Engineering and Inspection Manual*)

(3) Aucun transporteur aérien ne doit autoriser le vol d'un avion ni utiliser un avion si cet avion n'a pas été entretenu et autorisé à voler conformément aux dispositions du manuel d'entretien approuvé.

PARTIE III

OPÉRATIONS DE VOL

Dispositions générales

13. (1) Sous réserve des dispositions du paragraphe (2), le transporteur aérien doit faire exécuter tous les vols de nuit VFR et tous les vols IFR soit à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé soit le long de routes aériennes désignées dans le *Designated Airspace Handbook.*

(2) Sur réception d'une demande à cet effet, le Directeur peut approuver l'utilisation par un transporteur aérien d'une route située à l'extérieur de l'espace aérien contrôlé ou des routes aériennes désignées, si le transporteur aérien démontre que les installations et les aides à la navigation situées le long de ladite route garantissent un niveau élevé de sécurité et d'exactitude de navigation.

14. (1) Le transporteur aérien doit avoir un système de surveillance des vols approuvé convenant à la nature des opérations à exécuter, de même qu'un système de télécommunications qui

a) assure la surveillance appropriée du déroulement de chaque vol entre son point d'origine et sa destination finale, y compris les escales intermédiaires, et tout déroutement de ce trajet; et

b) puisse transmettre au pilote commandant de bord tout renseignement nécessaire à la sécurité du vol.

(2) An air carrier may arrange to have his flight watch system provided by persons other than his employees but shall, notwithstanding any arrangement, be responsible for operational control of each flight.

15. (1) No person shall commence a flight unless the pilot-in-command and, where applicable, the flight operations officer authorized by the air carrier to exercise operational control over the flight, has approved and signed an operational flight plan setting out the conditions under which the flight is to be conducted.

(2) No person shall commence a flight under a flight watch system without specific authorization from the person authorized by the air carrier to exercise operational control over the flight.

(3) No flight shall commence following any accident or incident involving damage or suspected damage to an aeroplane unless the commencement of such flight has been approved, after consultation with the pilot-in-command, by the Director of Flight Operations or by another person designated in the air carrier's operations manual to act in his absence.

(4) Before granting approval for the commencement of a flight pursuant to subsection (3), the Director of Flight Operations shall satisfy himself that

(*a*) the procedures established for inspection and certification of the aeroplane after damage has occurred have been followed; and

(*b*) the occurrence of the accident or incident was not attributable to the state of competence, fatigue or health of the pilot-in-command of that flight.

(5) A copy of the operational flight plan shall be filed with the air carriers' agent, if possible, or with a suitable authority at each point of departure.

(6) Where, under an approved flight watch system, operational control over a flight is to be exercised by a flight operations officer and not the Director of Flight Operations, that officer shall not be assigned to duty as a flight operations officer unless

a) he has satisfactorily demonstrated to the air carrier his knowledge of

(i) the provisions of the *Air Regulations* necessary for the proper performance of his duties,

(ii) the contents of the air carrier's operations manual and the operations specifications necessary for the proper performance of his duties, and

(iii) the radio facilities in the aeroplane to be used by the air carrier;

(*b*) he has satisfied the air carrier as to his knowledge of the following details concerning the operations for which he will be responsible:

(i) the seasonal meteorological conditions and sources of meteorological information,

(ii) the effects of meteorological conditions on radio reception in the aeroplane to be used by the air carrier,

(2) Le transporteur aérien peut prendre les mesures nécessaires pour faire assurer son système de surveillance de vol par des personnes autres que ses employés mais il doit, nonobstant tout arrangement, être responsable du contrôle d'exploitation de chaque vol.

15. (1) Aucune personne ne doit entreprendre un vol à moins que le pilote commandant de bord et, au besoin, l'agent technique d'exploitation autorisé par le transporteur aérien à exercer le contrôle d'exploitation du vol, n'aient approuvé et signé un plan d'exploitation de vol donnant les conditions dans lesquelles ce vol doit être exécuté.

(2) Aucune personne ne doit entreprendre un vol protégé par un système de surveillance de vol sans l'autorisation expresse de la personne autorisée par le transporteur aérien à exercer le contrôle d'exploitation du vol.

(3) Aucun vol ne doit être entrepris après un accident ou un incident ayant causé un dommage réel ou présumé à un avion, tant que l'entreprise d'un tel vol n'a pas été approuvée, après consultation avec le pilote commandant de bord, par le directeur des opérations de vol ou par toute autre personne désignée, dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien, pour exercer les fonctions du directeur des opérations de vol en l'absence de ce dernier.

(4) Avant d'approuver l'entreprise d'un vol conformément aux dispositions du paragraphe (3), le directeur des opérations de vol doit s'assurer que

a) les procédures établies pour l'inspection et la certification de l'avion après un dommage ont été suivies; et

b) l'accident ou l'incident n'est pas attribuable au manque de compétence, à la fatigue ou à l'état de santé du pilote commandant de bord lors de ce vol.

(5) Un exemplaire du plan de vol exploitation doit être déposé, si possible, auprès de l'agent du transporteur aérien ou auprès d'une autorité compétente à chaque point de départ.

(6) Lorsque, en vertu d'un système approuvé de surveillance de vol, le contrôle d'exploitation d'un vol doit être exercé par un agent technique d'exploitation et non par le directeur des opérations de vol, cet agent ne doit pas être affecté aux fonctions d'agent d'exploitation de vol à moins

a) d'avoir démontré à la satisfaction du transporteur aérien qu'il connaît

(i) les dispositions du *Règlement de l'Air* nécessaires à l'exécution convenable de ses tâches,

(ii) le contenu du manuel d'exploitation du transporteur aérien et les spécifications d'exploitation nécessaires à l'exécution convenable de ses tâches,

(iii) les équipements radio de bord de l'avion utilisé;

b) d'avoir établi à la satisfaction du transporteur aérien qu'il connaît les détails ci-après au sujet de l'exploitation dont il sera responsable:

(i) les conditions météorologiques saisonnières ainsi que les sources de renseignements météorologiques,

(ii) l'influence des conditions météorologiques sur la réception radio à bord de l'avion utilisé,

(iii) the peculiarities and limitations of each radio navigation facility that is used by the air carrier,

(iv) the aeroplane loading instructions including preparation of aeroplane weight and balance forms, and

(v) the aeroplane performance operating limitations; and

(*c*) he has satisfactorily demonstrated to the air carrier his ability to

(i) assist the pilot-in-command in preparing the operational flight plan and flight plan,

(ii) provide the pilot-in-command with all information required both before and during flight that is relevant to the flight,

(iii) initiate such emergency procedures as are outlined in the air carrier's operations manual, and

(iv) co-ordinate operational control so as not to conflict with established air traffic control, meteorological or communication services procedures.

(iii) les particularités et les limitations de chaque installation de navigation radio utilisée par le transporteur aérien,

(iv) les instructions au sujet du chargement de l'avion y compris la préparation des formules de masse et de centrage de l'avion, et

(v) les limites d'utilisation de l'avion dues aux performances; et

c) d'avoir démontré à la satisfaction du transporteur aérien son aptitude à

(i) aider le pilote commandant de bord à préparer le plan de vol d'exploitation et le plan de vol,

(ii) fournir au pilote commandant de bord tous les renseignements nécessaires au vol et au sujet de celui-ci avant le vol aussi bien que pendant celui-ci,

(iii) entreprendre les procédures d'urgence qui sont exposées dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien, et

(iv) coordonner le contrôle d'exploitation de façon à ne pas contrarier les procédures établies du contrôle de la circulation aérienne et des services météorologiques ou de télécommunications.

(7) A person authorized to exercise operational control over a flight shall maintain complete familiarity with all features of the operation that are pertinent to his duties and shall not be assigned to duty after any period of absence from duty in excess of three months unless he has satisfied the air carrier as to his knowledge and ability in accordance with subsection (6).

(7) La personne autorisée à exercer le contrôle d'exploitation d'un vol doit se tenir parfaitement au courant de tous les détails de l'exploitation qui ont trait à ses fonctions et ne doit pas être affectée au service après toute période d'absence du service de plus de trois mois à moins qu'elle n'ait établi à la satisfaction du transporteur aérien qu'elle possède les connaissances et aptitudes conformes aux dispositions du paragraphe (6).

(8) A person authorized to exercise operational control over flights shall remain on duty until all flights under his jurisdiction have been terminated or he has been relieved by another authorized person and he has briefed that person concerning the relevant information relating to each flight under his jurisdiction.

(8) La personne autorisée à exercer le contrôle d'exploitation des vols devra demeurer à son poste tant que tous les vols relevant de sa compétence n'auront pas pris fin ou qu'elle n'aura pas été relevée par une autre personne autorisée et qu'elle n'aura pas communiqué à cette personne les renseignements relatifs à chacun des vols qui relèvent de sa compétence.

16. No person shall commence a flight along a route approved by the Director under subsection 13(2) unless communications and navigation facilities providing equivalent coverage to those on which the approval of the route was based, are in satisfactory operating condition.

16. Aucune personne ne doit entreprendre un vol sur une route approuvée par le Directeur en vertu du paragraphe 13(2) à moins qu'il n'existe des installations de télécommunications et de navigation assurant une couverture équivalente à celle des installations sur lesquelles l'approbation de la route a été basée, en état de fonctionnement satisfaisant.

17. An air carrier shall establish a check system to be used by flight crew members prior to and on take-off, in flight, on landing and in emergency, to ensure that the aeroplane is operated in accordance with the provisions of the operations manual and the aircraft flight manual or other documents associated with the certificate of airworthiness.

17. Le transporteur aérien doit établir un programme de vérifications à faire par les membres d'équipage de conduite avant le décollage et au décollage, en vol, à l'atterrissage et en cas d'urgence, pour garantir que l'avion est exploité conformément aux prescriptions du manuel d'exploitation et du manuel de vol de l'avion ou d'autres documents associés au certificat de navigabilité.

18. (1) An air carrier shall establish procedures to ensure that

(*a*) each person on board an aeroplane is secured in his seat, by means of a seat belt or harness, during take-off and landing and whenever considered necessary by reason of turbulence or any emergency that occurs during flight; and

(*b*) the back of each seat is in the upright position during take-off and landing.

18. (1) Le transporteur aérien doit établir des procédures pour garantir que

a) toute personne se trouvant à bord d'un avion soit attachée à son fauteuil au moyen d'une ceinture ou harnais de sécurité au cours du décollage et de l'atterrissage et chaque fois que cette mesure semble nécessaire en raison d'une turbulence ou de tout cas d'urgence se produisant au cours du vol; et

b) le dossier de chacun des fauteuils soit en position droite au cours du décollage et de l'atterrissage.

(2) A passenger shall comply with instructions given by a crew member in accordance with a procedure established pursuant to subsection (1).

(2) Les passagers obéiront aux instructions données par un membre d'équipage conformément à une procédure établie en vertu du paragraphe (1).

(3) An air carrier shall make available, at each passenger seat in an aeroplane, printed material concerning the emergency equipment and exits pertinent to that type and model of aeroplane.

(3) Le transporteur aérien fera déposer à chacune des places de passager à bord de l'avion des documents imprimés au sujet de l'équipement de secours et des issues de secours du type et du modèle d'avion utilisé.

19. (1) A flight crew member required to be on flight deck duty shall be at his station during take-off and landing and shall remain at his station except when his absence is necessary for the performance of duties in connection with the operation of the aeroplane or for physiological needs.

19. (1) Tout membre d'équipage de conduite devant être en fonction au poste de pilotage doit être à son poste au cours du décollage et de l'atterrissage et demeurer à son poste sauf lorsqu'il doit s'absenter pour exécuter des tâches relatives à l'exploitation de l'avion ou pour satisfaire des besoins physiologiques.

(2) Any cabin attendant required under this Order shall be at his approved station during take-off and landing.

(2) Tout membre du personnel commercial de bord dont la présence est requise en vertu de la présente ordonnance doit se trouver à son poste approuvé au cours du décollage et de l'atterrissage.

(3) A flight crew member shall keep his seat belt fastened when at his station.

(3) Les membres d'équipage de conduite doivent garder leur ceinture de sécurité attachée lorsqu'ils se trouvent à leur poste.

Weather Conditions

Conditions météorologiques

20. A flight to be conducted in accordance with VFR shall not be commenced unless current meteorological reports or a combination of current reports and forecasts indicate that the meteorological conditions along the route or that part of the route to be flown under VFR will, at the appropriate time, be such as to render compliance with VFR possible.

20. On ne devra entreprendre aucun vol à vue VFR à moins que les rapports météorologiques courants ou une combinaison de rapports et de prévisions météorologiques courants n'indiquent que les conditions météorologiques le long de la route à suivre en vol à vue seront, au moment voulu, de nature à rendre possible le vol à vue.

21. Except as otherwise authorized in the operations specifications, no person shall commence a flight in accordance with IFR unless he has specified at least one alternate airport for that flight in the operational flight plan and the flight plan.

21. Sauf autorisation du contraire contenue dans les spécifications d'exploitation, aucun vol aux instruments IFR ne devra être entrepris à moins d'avoir mentionné dans le plan de vol exploitation et dans le plan de vol au moins un aéroport de dégagement pour ce vol.

22. No person shall specify an airport, in an operational flight plan or a flight plan, as an alternate airport unless the available meteorological information indicates that the ceiling and visibility will, at the expected time of arrival at that airport, be at or above the official operating weather minima for that airport when used as an alternate.

22. Aucune personne ne devra désigner, dans un plan de vol exploitation ou un plan de vol, un aéroport comme aéroport de dégagement sauf si les renseignements météorologiques disponibles indiquent que le plafond et la visibilité seront, au moment prévu d'arrivée à cet aéroport, égaux ou supérieurs aux minima météorologiques d'exploitation officiels de cet aéroport lorsque celui-ci sert d'aéroport de dégagement.

23. No person shall commence a flight at an aerodrome in weather conditions less than the take-off weather minima specified for that aerodrome in the operations specifications, notwithstanding any air traffic control clearance.

23. Il est interdit d'entreprendre un vol à partir d'un aérodrome se trouvant dans des conditions atmosphériques inférieures aux minima météorologiques de décollage fixés pour cet aérodrome dans les spécifications d'exploitation, nonobstant toute autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

24. No person shall terminate a flight at an aerodrome in weather conditions less than the landing weather minima specified for that aerodrome in the operations specifications, notwithstanding any air traffic control clearance.

24. Il est interdit d'achever un vol sur un aérodrome se trouvant dans des conditions atmosphériques inférieures aux minima météorologiques d'atterrissage fixés pour cet aérodrome dans les spécifications d'exploitation, nonobstant toute autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

25. (1) Where icing conditions are known or expected to be encountered during a flight, no flight shall be commenced unless the pilot-in-command and the person authorized by the air carrier to exercise operational control over that flight have

25. (1) Lorsqu'il est certain ou prévu que des conditions de givrage se produiront au cours d'un vol, aucun vol ne doit être entrepris sauf si le pilote commandant de bord et la personne autorisée par le transporteur aérien à exercer le contrôle

determined that the aeroplane is adequately equipped to operate safely in the conditions of flight.

(2) Notwithstanding subsection (1), no person shall commence or continue a flight into known or expected icing conditions in which the formation of ice on the aeroplane may adversely affect the safety of the flight.

(3) No person shall commence a flight when the amount of frost, snow or ice adhering to the wings, control surfaces or propeller of the aeroplane may adversely affect the safety of the flight.

Fuel and Oil Supply

26. No person shall authorize a flight and no person shall commence a flight, unless, having regard to the meteorological conditions and delays that are expected in flight, the aeroplane carries

(*a*) sufficient fuel and oil to ensure that the flight can be completed safely; and

(*b*) a reserve of fuel and oil sufficient to provide for contingencies and to enable the aeroplane to reach the most distant alternate airport specified in accordance with section 21.

27. (1) The fuel and oil carried in order to comply with section 26 shall, in the case of a propeller-driven aeroplane, be at least sufficient to allow the aeroplane,

(*a*) when an alternate airport is not required,

(i) to fly to the airport to which the flight is planned and thereafter for a period of 45 minutes at normal cruising speed, and

(ii) to have a reserve of fuel, based on consideration of the occurrence of those contingency factors set out in section 29; and

(*b*) when an alternate airport is required,

(i) to fly to the airport to which the flight is planned, then to the alternate airport and thereafter for a period of 45 minutes at normal cruising speed, and

(ii) to have a reserve of fuel, based on consideration of the occurrence of those contingency factors set out in section 29.

(2) The fuel and oil carried in order to comply with section 26 shall, in the case of an aeroplane equipped with turbo-jet engines, be at least sufficient to allow the aeroplane,

(*a*) when an alternate airport is not required,

(i) to fly to the airport to which the flight is planned and thereafter for a period of 30 minutes at holding speed at 1,500 feet above the destination airport under standard temperature conditions, and

(ii) to have a reserve of fuel, based on consideration of the occurrence of those contingency factors set out in section 29 and specified in the operations specifications; and

(*b*) when an alternate airport is required,

(i) to fly to and execute an approach and a missed approach at the airport to which the flight is planned, then to fly to the alternate airport and thereafter for a period of 30 minutes at holding speed at 1,500 feet above

d'exploitation de ce vol ont déterminé que l'avion est muni de l'équipement approprié pour assurer le vol en toute sécurité dans ces conditions de vol.

(2) Nonobstant les dispositions du paragraphe (1), aucune personne ne doit entreprendre ni poursuivre un vol dans des conditions certaines ou prévues de givrage pouvant entraîner un givrage de l'avion nuisible à la sécurité du vol.

(3) Aucune personne ne doit entreprendre un vol lorsque la quantité de givre, de neige ou de glace adhérant aux ailes, aux surfaces de commande ou à l'hélice de l'avion peut avoir un effet nuisible à la sécurité du vol.

Réserve de carburant et d'huile

26. Aucune personne ne doit autoriser un vol ou entreprendre un vol sauf si, compte tenu des conditions météorologiques et des retards prévus au cours du vol, l'avion transporte

a) une quantité suffisante de carburant et d'huile pour que le vol puisse être accompli en toute sécurité; et

b) une réserve de carburant et d'huile suffisante en prévision d'imprévus et permettant à l'avion d'atteindre l'aéroport de dégagement le plus distant désigné conformément aux dispositions de l'article 21.

27. (1) La quantité de carburant et d'huile transportée conformément à l'article 26 doit, dans le cas d'un avion à hélice, être au moins suffisante pour permettre à l'avion

a) s'il n'est pas nécessaire de prévoir un aéroport de dégagement,

(i) d'atteindre l'aéroport d'atterrissage prévu puis de voler pendant une période de 45 minutes à la vitesse normale de croisière, et

(ii) d'avoir une réserve de carburant basée sur la prévision des facteurs imprévus mentionnés à l'article 29; et

b) s'il est nécessaire de prévoir un aéroport de dégagement,

(i) d'atteindre l'aéroport d'atterrissage prévu, puis de se rendre à l'aéroport de dégagement, et ensuite de voler pendant une période de 45 minutes à la vitesse normale de croisière, et

(ii) d'avoir une réserve de carburant basée sur la prévision des facteurs imprévus qui sont mentionnés à l'article 29.

(2) La quantité de carburant et d'huile transportée en conformité de l'article 26 doit, dans le cas d'un avion muni de turboréacteurs, être au moins suffisante pour permettre à cet avion,

a) s'il n'est pas nécessaire de prévoir un aéroport de dégagement,

(i) d'atteindre l'aéroport d'atterrissage prévu puis de voler pendant une période de 30 minutes à la vitesse d'attente à une altitude de 1,500 pieds au-dessus de l'aéroport de destination dans des conditions de température normale, et

(ii) d'avoir une réserve de carburant basée sur la prévision des facteurs imprévus mentionnés à l'article 29 et spécifiée dans les détails d'exploitation; et

b) s'il est nécessaire de prévoir un aéroport de dégagement,

the alternate airport under standard temperature conditions, and

(ii) to have a reserve of fuel, based on consideration of the occurrence of those contingency factors set out in section 29.

28. (1) The Director may require the carriage of an additional amount of fuel and oil to that required under section 27 for any flight over a particular route or area.

(2) Notwithstanding section 27, where an air carrier shows that on a particular route the requirements of section 26 can be met, alternate criteria for determining the fuel and oil to be carried on that route may be approved in the operations specifications if,

(*a*) in the case of a propeller-driven aeroplane, the amount of fuel and oil carried would be at least sufficient to allow the aeroplane

(i) to fly to the alternate airport via any pre-determined point and thereafter for a period of 45 minutes at normal cruising speed, if that amount of fuel and oil is not less than the amount required to fly to the airport to which the flight is planned and thereafter for the lesser of a period of

(A) 45 minutes plus 15 per cent of the flight time planned to be spent at cruising levels, or

(B) 2 hours, and

(ii) to have reserve of fuel, based on consideration of the occurrence of those contingency factors set out in section 29; and

(*b*) in the case of an aeroplane equipped with turbo-jet engines, the amount of fuel and oil carried would be at least sufficient to allow the aeroplane

(i) to fly to the alternate airport via any pre-determined point and thereafter for a period of 30 minutes at holding speed at 1,500 feet above the alternate airport under standard temperature conditions, if that amount of fuel and oil is not less than the amount required to fly to the airport to which the flight is planned and thereafter for a period of 2 hours at normal cruise consumption, and

(ii) to have a reserve of fuel, based on consideration of the occurrence of those contingency factors set out in section 29.

29. In computing the amount of fuel and oil for the purposes of section 26 the following contingency factors shall be considered:

(*a*) meteorological conditions forecast;

(*b*) anticipated air traffic control routings and traffic delays;

(*c*) one instrument approach at the airport to which the flight is planned, including a missed approach;

(*d*) the procedures set out in an air carrier's operations manual for loss of pressurization, where applicable, or failure of one power unit while en route; and

(i) d'atteindre l'aéroport d'atterrissage prévu, d'y exécuter une approche et une approche manquée, puis d'atteindre l'aéroport de dégagement et ensuite de voler pendant une période de 30 minutes à la vitesse d'attente à une altitude de 1,500 pieds au-dessus de l'aéroport de dégagement dans des conditions de température normale, et

(ii) d'avoir une réserve de carburant basée sur la prévision des facteurs imprévus qui sont mentionnés à l'article 29.

28. (1) Le Directeur peut exiger qu'un avion emporte une quantité de carburant et d'huile en excès de celle exigée en vertu de l'article 27 pour tout vol accompli au-dessus d'une route ou région particulière.

(2) Nonobstant les dispositions de l'article 27, lorsqu'un transporteur aérien démontre que, pour une route particulière, les exigences de l'article 26 peuvent être satisfaites, d'autres critères de détermination de la quantité de carburant et d'huile à transporter sur cette route peuvent être approuvés dans les spécifications d'exploitation si,

a) dans le cas d'un avion à hélice, la quantité de carburant et d'huile emportée est au moins suffisante pour permettre à l'avion

(i) d'atteindre l'aéroport de dégagement en passant par tout point déterminé à l'avance et ensuite de voler pendant une période de 45 minutes à la vitesse normale de croisière, si cette quantité de carburant et d'huile n'est pas inférieure à la quantité nécessaire pour atteindre l'aéroport d'atterrissage prévu et ensuite de voler pendant la moindre des périodes suivantes, soit

(A) 45 minutes plus 15 pour cent du temps de vol prévu aux niveaux de croisière, ou

(B) 2 heures, et

(ii) d'avoir une réserve de carburant basée sur la prévision des facteurs imprévus exposés à l'article 29; et

b) dans le cas d'un avion muni de turboréacteurs, la quantité de carburant et d'huile transportée doit être au moins suffisante pour permettre à l'avion

(i) d'atteindre l'aéroport de dégagement en passant par tout point déterminé à l'avance et de voler ensuite pendant une période de 30 minutes à la vitesse d'attente à une altitude de 1,500 pieds au-dessus de l'aéroport de dégagement dans des conditions de température normale, si cette quantité de carburant et d'huile n'est pas inférieure à la quantité nécessaire pour atteindre l'aéroport d'atterrissage prévu et ensuite de voler pendant une période de 2 heures à consommation normale de croisière, et

(ii) d'avoir une réserve de carburant basée sur la prévision des facteurs imprévus exposés à l'article 29.

29. Pour le calcul de la quantité de carburant et d'huile aux fins de l'article 26, il doit être tenu compte des facteurs imprévus suivants:

a) prévision des conditions météorologiques;

b) provision pour les acheminements du contrôle de la circulation aérienne et les retards de circulation;

c) une approche aux instruments à l'aéroport d'atterrissage prévu, y compris une approche manquée;

d) les procédures exposées dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien relativement à la dépressurisation en vol,

(*e*) any other conditions that may delay the landing of the aeroplane.

30. An operational flight plan and flight plan may be amended in flight if the requirements of section 27 and 28, as applicable, are complied with from the point where the flight has been replanned.

Operations Manual

31. (1) An air carrier shall provide an operations manual for the use and guidance of operations personnel in the execution of their duties.

(2) The format and presentation of an operations manual shall be such that the manual

(*a*) can be conveniently carried on board an aeroplane;

(*b*) contains an amendment page and is suitably indexed and subdivided into sections so as to permit quick and accurate reference; and

(*c*) can be readily amended.

32. An operations manual shall be consistent with the *Air Regulations*, air navigation orders, operating certificates and applicable regulations of any country within or over which the air carrier intends to operate.

33. The contents of an operations manual shall include at least those items set out in Schedule II presented in sufficient detail to enable the operations personnel to perform their duties in a proper manner.

34. An air carrier shall provide not less than one complete copy of his operations manual to the Director.

35. An air carrier shall provide a complete copy of his operations manual or appropriate parts thereof to

(*a*) each crew member; and

(*b*) such ground operations and maintenance personnel in charge of flight watch and maintenance bases whose duties require a knowledge of the contents of the operations manual.

36. Every person provided with an operations manual or any part thereof pursuant to section 35 shall keep it up-to-date with amendments supplied to him by the air carrier.

37. Each crew member shall have readily available during flight a copy of those parts of the air carrier's operations manual that relate to his duties.

lorsqu'elles sont applicables, ou à la défaillance en route d'un groupe propulseur; et

e) toute autre condition qui peut retarder l'atterrissage de l'avion.

30. Le plan de vol exploitation et le plan de vol peuvent être modifiés au cours du vol si les exigences des articles 27 et 28, selon le cas, sont respectées à partir du point où le plan de vol a été modifié.

Manuel d'exploitation

31. (1) Le transporteur aérien doit fournir un manuel d'exploitation à l'usage du personnel d'exploitation afin de guider celui-ci dans l'exécution de ses fonctions.

(2) Le format et la présentation d'un manuel d'exploitation doivent répondre aux exigences suivantes:

a) le manuel doit pouvoir être facilement emporté à bord d'un avion;

b) il doit contenir une page d'inscription des modifications et être divisé en sections séparées par des onglets de façon à permettre une consultation rapide et précise; et

c) le manuel doit être facile à modifier.

32. Le manuel d'exploitation doit être conforme au *Règlement de l'Air*, aux ordonnances sur la navigation aérienne, aux certificats d'exploitation ainsi qu'aux règlements applicables de tout pays à l'intérieur ou au-dessus duquel le transporteur aérien a l'intention d'exploiter son service.

33. Le manuel d'exploitation doit couvrir au moins les articles figurant dans l'annexe II, présentés suffisamment en détail pour permettre au personnel d'exploitation d'exercer ses tâches de façon appropriée.

34. Le transporteur aérien doit fournir au Directeur au moins un exemplaire complet de son manuel d'exploitation.

35. Le transporteur aérien doit fournir un exemplaire complet de son manuel d'exploitation ou des parties appropriées de ce manuel

a) à chacun des membres d'équipage; et

b) aux membres du personnel d'exploitation et d'entretien au sol chargés de la surveillance du vol et des bases d'entretien qui sont tenus de connaître le contenu du manuel d'exploitation.

36. Toute personne à laquelle il a été fourni un manuel d'exploitation ou toute partie de ce manuel en conformité de l'article 35 doit tenir cette publication à jour au moyen des modifications fournies par le transporteur aérien.

37. Tout membre d'équipage doit pouvoir consulter facilement au cours du vol un exemplaire des parties du manuel d'exploitation du transporteur aérien qui se rapportent à ses fonctions.

PART IV

CREW MEMBER REQUIREMENTS

38. (1) No air carrier may use a person as a flight crew member unless that person

(*a*) holds a valid licence issued under the *Air Regulations* appropriate to the duties to be performed; and

(*b*) is otherwise qualified in accordance with this Order.

(2) No air carrier shall operate an aeroplane with less than the minimum flight crew specified in the certificate of airworthiness or the aircraft flight manual.

(3) Notwithstanding the requirements of subsection (2), no air carrier shall operate an aeroplane on a commercial air service unless the flight crew includes at least two pilots one of whom shall be designated by the air carrier as pilot-in-command and the other as second-in-command.

(4) Where a separate flight engineer's station is incorporated in the design of an aeroplane, no air carrier shall operate the aeroplane unless the flight crew includes at least

(*a*) one crew member who holds a flight engineer licence endorsed for that type of aeroplane and who is assigned to that station; or

(*b*) one flight crew member who is qualified under this Order to perform the duties associated with that station and who can perform those duties without interference with his regular duties.

(5) No air carrier shall operate an aeroplane unless the flight crew includes at least one member who holds a valid certificate of proficiency issued under the *Radio Act* authorizing him to operate the type of radio transmitting equipment to be used.

39. (1) No air carrier shall operate an aeroplane under IFR or night VFR over any area, route or route segment other than over an airway or air route designated in the *Designated Airspace Handbook* or a route approved under subsection 13(2) for a particular air carrier in his operations specifications, unless the flight crew includes at least one member assigned to duty at the navigator's station who holds a valid flight navigator licence.

(2) Notwithstanding subsection (1), a flight navigator need not be included in the flight crew when an air carrier shows that navigation necessary for the safe conduct of the flight can be accomplished by the pilots from their station by the use of self-contained aids of proven capability.

40. (1) No air carrier shall operate a passenger-carrying aeroplane unless at least the following number of cabin attendants are included in the crew:

PARTIE IV

EXIGENCES RELATIVES AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE

38. (1) Aucun transporteur aérien ne peut employer une personne en qualité de membre d'équipage de conduite si cette personne

a) n'est pas titulaire d'une licence valable, délivrée en vertu du *Règlement de l'Air*, pour les fonctions à exercer; et

b) n'est pas autrement qualifiée conformément aux dispositions de la présente ordonnance.

(2) Aucun transporteur aérien ne doit exploiter un avion avec un équipage inférieur en nombre à l'équipage de conduite minimal stipulé dans le certificat de navigabilité ou dans le manuel de vol de l'avion.

(3) Nonobstant les exigences du paragraphe (2), aucun transporteur aérien ne doit exploiter un avion aux fins d'un service aérien commercial si l'équipage de conduite ne comprend pas au moins deux pilotes, dont l'un doit être désigné comme pilote commandant de bord et l'autre comme commandant en second par le transporteur aérien.

(4) Lorsqu'un poste distinct aura été prévu pour un mécanicien navigant lors de la conception de l'avion, aucun transporteur aérien ne devra exploiter cet avion si l'équipage de conduite ne comprend pas au moins

a) un membre d'équipage titulaire d'une licence de mécanicien navigant portant une annotation relative à ce type d'avion, qui sera spécialement affecté à ce poste; ou

b) un membre d'équipage de conduite qualifié en vertu de la présente ordonnance pour remplir les fonctions associées à ce poste et pouvant les remplir sans nuire à l'exercice de ses fonctions normales.

(5) Aucun transporteur aérien ne doit exploiter un avion si l'équipage de conduite ne comprend pas au moins un membre titulaire d'un certificat de compétence valable délivré en vertu de la *Loi sur la radio* et l'autorisant à manipuler l'appareillage d'émission radio qui doit être utilisé.

39. (1) Aucun transporteur aérien ne doit exploiter un avion en vertu des règles de vol aux instruments ou, la nuit, en vertu des règles du vol à vue, au-dessus de toute zone, et sur toute route ou tout segment de route autre qu'une voie aérienne ou route aérienne désignée dans le *Designated Airspace Handbook* ou une route approuvée en vertu du paragraphe 13(2) pour un transporteur aérien particulier dans ses spécifications d'exploitation, si l'équipage de conduite ne comprend pas au moins un membre titulaire d'une licence valable de navigateur affecté aux fonctions du poste de navigateur.

(2) Nonobstant les dispositions du paragraphe (1), il n'est pas nécessaire qu'un navigateur fasse partie de l'équipage de conduite lorsque le transporteur établit que le travail de navigation nécessaire à la sécurité du vol peut être accompli par les pilotes, de leurs postes, au moyen d'aides autonomes dont l'efficacité est prouvée.

40. (1) Aucun transporteur aérien ne doit exploiter un avion de transport de passagers sauf si le nombre minimal ci-après de membres du personnel commercial de bord font partie de l'équipage:

(*a*) one attendant when the number of passengers carried is more than nine but not more than 40 or the number of passengers carried is less than 10 and the aeroplane cabin is, because of structure or loading, not accessible from the flight deck;

(*b*) two attendants when the number of passengers carried is more than 40 but not more than 80; and

(*c*) one attendant for each unit of 40 passengers or portion thereof when the number of passengers carried exceeds 80.

(2) Notwithstanding subsection (1), no air carrier shall operate a passenger-carrying aeroplane with fewer cabin attendants than the minimum number used in satisfying the requirements of section 41.

41. (1) An air carrier shall, for each type and model of aeroplane that he uses, assign to each crew member required under this Order the duties he shall perform in an emergency and in a situation requiring emergency evacuation and shall show that the performance of those duties adequately meets any emergency that may be reasonably anticipated including the possible incapacitation of another crew member.

(2) The duties assigned pursuant to subsection (1) shall be described in the air carrier's operations manual.

a) un membre du personnel commercial de bord lorsque le nombre de passagers est supérieur à neuf mais ne dépasse pas 40, ou que le nombre de passagers transportés est inférieur à 10 et que la cabine de l'avion, à cause de la construction ou du chargement, n'est pas accessible du poste de pilotage;

b) deux membres du personnel commercial de bord lorsque le nombre de passagers transportés est supérieur à 40 mais ne dépasse pas 80; et

c) un membre du personnel commercial de bord par unité de 40 passagers, ou fraction de ce nombre, lorsque le nombre de passagers transportés dépasse 80.

(2) Nonobstant les dispositions du paragraphe (1), aucun transporteur aérien ne doit exploiter un avion de transport de passagers avec moins de membres du personnel commercial de bord que le nombre minimum requis pour satisfaire aux exigences de l'article 41.

41. (1) Le transporteur aérien doit, pour chaque type et modèle d'avion qu'il utilise, assigner à chacun des membres d'équipage requis en vertu de la présente ordonnance, les fonctions qu'il doit remplir en cas d'urgence et lors d'une situation exigeant l'évacuation d'urgence, et il doit démontrer que ces tâches peuvent être exécutées de façon satisfaisante pour répondre à tous ces cas d'urgence pouvant raisonnablement être prévus, y compris l'éventualité de l'incapacité de l'un des membres d'équipage de remplir ses fonctions.

(2) Les tâches attribuées en vertu du paragraphe (1) doivent être décrites dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien.

PART V

CREW MEMBER TRAINING AND QUALIFICATIONS

General

42. (1) An air carrier shall establish and maintain a ground and flight training program approved by the Director to ensure that each crew member is adequately trained to perform his assigned duties, including those relating to abnormal and emergency procedures, and knows the relationship of those duties with respect to those of other crew members.

(2) An air carrier shall provide adequate ground and flight training facilities and qualified instructors for the training required by this Part.

(3) An air carrier shall provide ground and flight training for a flight crew member with respect to each type of aeroplane on which that member serves including proper crew member co-ordination and training in all types of situations resulting from powerplant, airframe, or system malfunction or from abnormality or fire.

(4) An air carrier shall maintain a record of the initial and recurrent training and checks provided for each crew member and that record shall be certified as to the proficiency of the

PARTIE V

FORMATION ET QUALIFICATIONS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

Dispositions générales

42. (1) Le transporteur aérien doit établir et mettre en œuvre un programme d'instruction au sol et en vol agréé par le Directeur afin que chacun des membres d'équipage reçoive une formation lui permettant de s'acquitter des tâches qui lui sont confiées, y compris les procédures en cas de situation exceptionnelle et d'urgence, et qu'il sache comment ses fonctions sont reliées à celles des autres membres de l'équipage.

(2) Le transporteur aérien doit fournir des installations d'instruction au sol et en vol suffisantes ainsi que des instructeurs qualifiés pour l'instruction exigée par la présente partie.

(3) Le transporteur aérien doit dispenser à chaque membre de l'équipage l'instruction au sol et en vol pour chaque type d'avion à bord duquel ce membre doit servir, y compris la coordination des tâches des membres d'équipage et l'instruction portant sur tous les genres de situation résultant d'un mauvais fonctionnement, d'une anomalie ou d'un incendie du groupe motopropulseur, de la cellule ou des servitudes de l'avion.

(4) Le transporteur aérien doit tenir à jour un registre du stage initial de formation ainsi que des stages périodiques et des vérifications faites pour chaque membre d'équipage, et ce

crew member at the completion of each training phase or check by the instructor responsible for that particular phase of training or check.

(5) An air carrier shall submit to the Director for approval, a detailed training syllabus for each crew member classification, which syllabus shall consist of

(*a*) programmed ground and flight training to meet the requirements of sections 45 to 52 and Schedule III, as applicable, for each type of aeroplane to be operated; and

(*b*) a sample of the record required to be maintained pursuant to subsection (4).

43. Notwithstanding section 42, an air carrier may be granted approval to have all or a portion of the required training provided by a training organization other than his own but shall, notwithstanding any arrangement, be responsible for the proficiency of his crew members.

44. (1) No air carrier shall use a person as a crew member unless that person has satisfactorily completed

(*a*) the initial training phase of the air carrier's approved training program; and

(*b*) the appropriate recurrent training phase and any required checks at least once every 12 months following the initial training phase.

(2) Where any recurrent training phase is completed or any required check is taken either during the calendar month preceding or following the month in which it became due, it shall be deemed to have been completed or taken in the month in which it became due.

Emergency Procedure Training

45. (1) Emergency procedure training provided by an air carrier in respect of an aeroplane shall include, for each crew member, individual instruction in the location of and operation of all emergency equipment carried and instruction, including co-ordination among crew members, in the emergency procedures for

(*a*) handling failure of an engine or other components or systems;

(*b*) handling of

(i) emergency decompression,

(ii) fire in the air or on the ground,

(iii) ditching, and

(iv) evacuation; and

(*c*) the engine power settings for maximum endurance and maximum range.

(2) At least once in each 12-month period, an air carrier shall give each crew member recurrent training in all applicable emergency procedures.

(3) An air carrier shall, by use of lectures, films or other approved means, give instruction to each crew member per-

registre doit être certifié pour ce qui est de la compétence du membre d'équipage à la fin de chaque stage ou vérification de sa formation par l'instructeur chargé de ce stage de formation ou de cette vérification en particulier.

(5) Le transporteur aérien doit présenter au Directeur, pour approbation, un programme détaillé de formation pour la classification de chaque membre d'équipage, et ce programme doit comprendre

(*a*) un programme de formation au sol et en vol satisfaisant aux exigences des articles 45 à 52 et de l'annexe III, selon le cas, pour chaque type d'avion à exploiter; et

b) un spécimen du registre devant être tenu à jour en vertu du paragraphe (4).

43. Nonobstant les dispositions de l'article 42, le transporteur aérien peut être autorisé à faire dispenser la totalité ou une partie de la formation nécessaire par un organisme de formation autre que le sien, mais il doit, nonobstant tout arrangement, être responsable de la compétence de ses membres d'équipage.

44. (1) Aucun transporteur aérien ne doit employer une personne à titre de membre d'équipage, sauf si cette personne a accompli de façon satisfaisante

a) le stage initial du programme de formation approuvé du transporteur aérien; et

b) le stage périodique approprié et toute vérification nécessaire au moins une fois tous les douze mois à la suite du stage initial de formation.

(2) En cas d'accomplissement de tout stage périodique de formation ou de toute vérification nécessaire au cours du mois qui précède ou de celui qui suit le mois fixé à ces fins, ce stage ou cette épreuve sera censée avoir été accomplie au cours du mois fixé.

Formation aux procédures d'urgence

45. (1) La formation aux procédures d'urgence assurée par le transporteur aérien relativement à un avion doit comprendre, pour chaque membre d'équipage, l'instruction individuelle portant sur l'emplacement et l'utilisation de tout l'équipement de secours transporté et l'instruction, comprenant la coordination entre les membres d'équipage, au sujet des procédures d'urgence en cas de

a) panne d'un moteur, d'autres organes ou de circuits;

b) en cas de

(i) décompression d'urgence,

(ii) d'incendie en vol ou au sol,

(iii) d'amerrissage forcé, et

(iv) d'évacuation ; et

c) les réglages de puissance assurant l'autonomie maximale et le rayon d'action maximal.

(2) Au moins une fois tous les 12 mois, le transporteur aérien doit donner à chaque membre d'équipage une formation périodique qui porte sur toutes les procédures d'urgence qui s'appliquent à ses fonctions.

(3) Le transporteur aérien doit, au moyen de cours, de films ou d'autres moyens approuvés, instruire chacun des membres

forming duties on pressurized aeroplanes operated above 25,000 feet on

(*a*) physiological phenomena in a low pressure environment, including

(i) respiration,

(ii) hypoxia,

(iii) duration of consciousness at altitudes between 20,000 and 40,000 feet without supplemental oxygen,

(iv) gas expansion, and

(v) gas bubble information; and

(*b*) physical phenomena associated with rapid loss of pressurization including

(i) most likely causes,

(ii) noise,

(iii) cabin temperature change,

(iv) cabin fogging,

(v) effect on objects located near point of fuselage failure, and

(vi) actions of pilots immediately following the event and the likely resultant aeroplane attitude.

(4) An air carrier shall

(*a*) establish drills, appropriate to each type of aeroplane used, for inclusion in his emergency procedure training program covering:

(i) ditching,

(ii) evacuation,

(iii) fire extinguishing,

(iv) operation and use of emergency exits,

(v) use of evacuation chutes,

(vi) placing escape ropes,

(vii) administration of crew and passenger oxygen,

(viii) removal of life rafts from stowage, inflation of life rafts and boarding of passengers and crew thereon,

(ix) donning and inflation of life jackets, and

(x) handling of passengers during emergencies; and

(*b*) ensure that each crew member during emergency procedure training actually performs each emergency function or action appropriate to his duties, except where it can be shown that emergency functions can be adequately learned by demonstration.

(5) Training devices approved to simulate flight operating emergency conditions, static aeroplanes, ground demonstrations, classroom lectures, films or other devices may be used for training crew members in emergency procedures provided that the method used ensures that each crew member is adequately trained in the operation or use of all emergency equipment.

d'équipage exerçant des fonctions à bord des avions à pression rétablie exploités à une altitude supérieure à 25,000 pieds; ces cours porteront sur

a) les réactions physiologiques dans une atmosphère à faible pression, y compris

(i) la respiration,

(ii) l'hypoxie,

(iii) la durée de l'état de conscience aux altitudes de 20,000 à 40,000 pieds, sans oxygène de secours

(iv) l'expansion des gaz, et

(v) la formation de bulles de gaz; et

b) des phénomènes physiques associés à une chute de pression rapide dans la cabine y compris

(i) les causes les plus probables,

(ii) le bruit,

(iii) la variation de la température dans la cabine,

(iv) la formation de buées dans la cabine,

(v) l'effet sur les objets placés près du point de rupture du fuselage, et

(vi) les mesures à prendre par les pilotes immédiatement après l'incident ainsi que la réaction probable de l'avion.

(4) Le transporteur aérien doit

a) établir des exercices adaptés à chaque type d'avion utilisé et les inclure dans le programme de formation aux procédures d'urgence se rapportant à:

(i) l'amerrissage forcé,

(ii) l'évacuation,

(iii) l'extinction des incendies,

(iv) le fonctionnement et l'utilisation des issues de secours,

(v) l'utilisation des manches d'évacuation,

(vi) l'installation des cordes de sauvetage,

(vii) l'administration d'oxygène à l'équipage et aux passagers,

(viii) l'enlèvement des radeaux de sauvetage de l'endroit où ils sont arrimés, le gonflement de ces radeaux et l'embarquement des passagers et de l'équipage,

(ix) la distribution et le gonflement des gilets de sauvetage, et

(x) les instructions à faire respecter aux passagers en cas d'urgence; et

b) veiller à faire accomplir réellement à chacun des membres d'équipage, pendant les cours de formation aux procédures d'urgence, toutes les tâches requises par ses fonctions, sauf lorsqu'il peut être établi que les procédures d'urgence peuvent être apprises suffisamment grâce à une simple démonstration.

(5) Des dispositifs d'entraînement approuvés permettant de simuler les conditions d'urgence en vol, des avions stationnaires, des démonstrations au sol, des cours en classe, des films ou d'autres dispositifs peuvent servir à entraîner les membres d'équipage aux procédures d'urgence, à condition que la méthode utilisée assure un entraînement suffisant de chacun des membres d'équipage à la manœuvre ou à l'utilisation de tout équipement de secours.

Pilot Ground Training

46. (1) The initial ground training provided by an air carrier for a pilot before he serves as pilot flight crew member shall include instruction relating to

(*a*) the air carrier's operations specifications, the *Air Regulations* and air navigation orders, including the flight operations requirements and aeroplane operating limitations;

(*b*) the procedures for release and control of flights including the flight watch system and the operations manual;

(*c*) the duties and responsibilities of all crew members;

(*d*) the type of aeroplane to be flown, including a study of the aeroplane, engines, major components and systems, performance limitations, cruise control, fuel consumption, flight planning, standard and emergency operating procedures and contents of the approved aircraft flight manual;

(*e*) weight and balance control and limitations;

(*f*) navigation and use of appropriate navigation aids;

(*g*) air traffic control procedures and pertinent instrument letdown procedures;

(*h*) basic meteorology, including the principles of icing, fog, thunderstorms and frontal systems, and, if appropriate, high altitude weather phenomena;

(*i*) operating procedures to be followed when encountering turbulent air, including clear air turbulence, icing, hail, thunderstorms and other potentially hazardous meteorological conditions; and

(*j*) communications procedures and procedures to be followed in the event of communication failure.

(2) An air carrier shall give a flight crew member serving as a pilot any ground training necessary to ensure his qualification in new equipment, procedures and techniques.

(3) At the completion of each ground training phase an air carrier shall determine by written examination the proficiency of each pilot.

Pilot Flight Training

47. (1) The initial flight training provided by an air carrier for a pilot before he serves as a pilot flight crew member shall include, in each type of aeroplane he is to fly,

(*a*) instruction in his assigned flight duties; and

(*b*) flight instruction and practice in

(i) the manoeuvres and procedures outlined in Schedule III,

(ii) assigned flight duties,

(iii) take-offs and landings by day and by night,

(iv) normal and emergency flight manoeuvres,

Instruction au sol des pilotes

46. (1) Le stage initial de formation au sol assuré par le transporteur aérien dans le cas d'un pilote avant que celui-ci remplisse les fonctions de pilote membre d'équipage de conduite doit comprendre un des cours portant sur

a) les spécifications d'exploitation du transporteur aérien, le *Règlement de l'Air* et les ordonnances sur la navigation aérienne, y compris les exigences relatives à l'exploitation du vol et les limites d'utilisation de l'avion;

b) les procédures d'autorisation et de contrôle de vols y compris le système de surveillance de vol et le manuel d'exploitation;

c) les fonctions et responsabilités de tous les membres d'équipage;

d) le type d'avion à utiliser, y compris une étude de l'avion, des moteurs, des principaux organes et circuits, les limites de performance, la croisière, la consommation de carburant, la préparation du plan de vol, les procédures d'exploitation normales et d'urgence et le contenu du manuel de vol approuvé de l'avion;

e) le contrôle et les limites de masse et de centrage;

f) la navigation ainsi que l'utilisation des aides appropriées à la navigation;

g) les procédures du contrôle de la circulation aérienne et les procédures pertinentes de descente aux instruments;

h) les éléments fondamentaux de météorologie, y compris les principes du givrage, du brouillard, des orages et des systèmes frontaux, et, s'il y a lieu, les phénomènes météorologiques à haute altitude;

i) les procédures d'exploitation à suivre en cas de turbulence, y compris la turbulence par temps clair, le givrage, la grêle, les orages et autres conditions météorologiques pouvant présenter un danger; et

j) l'utilisation des télécommunications ainsi que les procédures à suivre en cas de panne des télécommunications.

(2) Le transporteur aérien doit donner au membre d'équipage de conduite qui fait fonction de pilote l'instruction au sol nécessaire pour assurer sa compétence dans l'utilisation de tout nouvel équipement, ainsi que de toutes nouvelles procédures et techniques.

(3) A la fin de tout stage de formation au sol, le transporteur aérien doit déterminer, au moyen d'un examen écrit, la compétence de chaque pilote.

Instruction en vol des pilotes

47. (1) Le stage initial de formation en vol assuré par le transporteur aérien au pilote avant que celui-ci assume la fonction de pilote membre d'équipage de conduite doit comprendre, pour chaque type d'avion qu'il doit piloter,

a) l'instruction relative aux fonctions assignées au pilote pour le vol; et

b) une instruction théorique et pratique en vol relativement

(i) aux manœuvres et procédures exposées à l'annexe III,

(ii) aux fonctions en vol qui lui sont confiées,

(iii) aux décollages et atterrissages de jour et de nuit,

(iv) aux manœuvres en vol normales et d'urgence,

(v) engine shutdown and restart,

(vi) approaches to stalls, and

(vii) flight under simulated IFR conditions using each type of navigation facility used in normal operations.

(2) The initial flight training provided by an air carrier for a pilot before he serves as pilot-in-command or second-in-command flight crew member shall include, in addition to the flight training required by subsection (1), the following training in each type of aeroplane in which he has not previously qualified:

(*a*) pre-take-off checks;

(*b*) operation of systems and controls at the flight engineer station;

(*c*) training in particular manoeuvres appropriate to the type of aeroplane, including

(i) dutch rolls,

(ii) turns with and without spoilers,

(iii) tuck and Mach buffet,

(iv) procedures for runaway or jammed stabilizer,

(v) landing and go around with the horizontal stabilizer out of trim, and

(vi) zero flap landing, if appropriate, or zero flap approaches for a pilot-in-command, an observation of zero flap landings or zero flap approaches for a second-in-command;

(*d*) normal operation, as appropriate to the particular type of aeroplane, of the pressurization, pneumatic, air conditioning, fuel, oil, electronic, electrical, hydraulic and flight control systems; and

(*e*) in-flight emergency procedures, including, as appropriate to the particular type of aeroplane,

(i) powerplant, heater, cargo compartment, cabin, flight deck, wing and electrical fires,

(ii) smoke removal,

(iii) electrical, hydraulic, flight control, and flight instrument malfunction or failure,

(iv) decompression, and

(v) fuel dumping.

(3) The training referred to in paragraphs (2)(*d*) and (*e*) may be provided in flight or in a static aeroplane, aeroplane simulator, procedures or systems trainer or other appropriate device.

Flight Engineer Training

48. (1) The initial ground training provided by an air carrier for a flight crew member before he serves as a flight engineer flight crew member shall include instruction relating to those matters referred to in paragraphs 46(1)(*a*) to (*e*) and (*g*) to (*i*) that pertain to his duties, functions and responsibilities.

(v) à l'arrêt et à la remise en marche des moteurs,

(vi) aux approches de décrochage, et

(vii) au vol dans des conditions IFR simulées en ayant recours à chaque type d'aide à la navigation utilisé dans l'exploitation normale.

(2) Le stage initial d'instruction en vol assuré par un transporteur aérien à un pilote avant que celui-ci exerce les fonctions de pilote commandant de bord ou de commandant en second des membres d'équipage de conduite doit comprendre, en plus de l'instruction en vol exigée par le paragraphe (1), pour chaque type d'avion pour lequel il n'a pas auparavant acquis une compétence, les sujets suivants:

a) les vérifications avant le décollage;

b) la manœuvre des circuits et commandes au poste de mécanicien navigant;

c) l'entraînement aux manœuvres particulières au type d'avion en question, ce qui comprend

(i) le roulis hollandais,

(ii) les virages avec et sans spoilers,

(iii) l'instabilité d'assiette et le buffeting à l'approche des vitesses soniques,

(iv) les procédures à suivre en cas de dérèglement ou de blocage du gouvernail de profondeur ou de direction,

(v) l'atterrissage et la remise des gaz avec plan fixe horizontal hors trim, et

(vi) l'atterrissage volets rentrés, s'il y a lieu, ou approches volets rentrés dans le cas d'un pilote commandant de bord, une observation d'atterrissages ou d'approches avec volets rentrés dans le cas d'un commandant en second;

d) l'utilisation normale, selon le type particulier d'avion, des circuits de pressurisation, d'air comprimé, de conditionnement d'air, de carburant, d'huile, des circuits électroniques, électriques, hydrauliques et des commandes de vol; et

e) les procédures d'urgence en vol, y compris les cas suivants selon le type particulier d'avion,

(i) incendie de groupes propulseurs, du réchauffeur, de soute, de cabine, du poste de pilotage, d'une aile et du circuit électrique,

(ii) l'évacuation de la fumée,

(iii) le mauvais fonctionnement ou la panne du circuit électrique, du circuit hydraulique, des commandes de vol et des instruments de bord,

(iv) la décompression, et

(v) la vidange en vol du carburant.

(3) L'instruction mentionnée aux alinéas (2)*d*) et *e*) peut être assurée en vol ou sur un avion stationnaire, un simulateur d'avion, un groupe moniteur pour procédures ou circuits ou tout autre appareil approprié.

Instruction des mécaniciens navigants

48. (1) L'instruction au sol initiale prévue par le transporteur aérien pour un membre d'équipage de conduite avant que celui-ci exerce les fonctions de mécanicien navigant membre d'équipage de conduite doit comprendre une instruction portant sur les questions mentionnées aux alinéas 46(1)*a*) à *e*) et

(2) The initial flight training provided by an air carrier for a flight crew member before he serves as a flight engineer flight crew member shall include, in each type of aeroplane on which he is to serve,

(*a*) instruction and practice in

(i) pre-flight inspection,

(ii) performance of assigned flight engineer duties from the flight engineer station during all phases of a flight commencing with the starting of engines and ending with shutdown of engines at completion of that flight,

(iii) normal and emergency or normal and alternate operation of all aeroplane systems, and

(iv) performance of appropriate functions and computations, including fuel management and fuel consumption records; and

(*b*) a flight check to determine his competency to perform his assigned duties, which shall include those aspects of the training referred to in paragraph (*a*).

(3) An air carrier shall give a flight crew member serving as a flight engineer any ground and flight training necessary to ensure his qualification in new equipment, procedures, and techniques.

Flight Navigator Training

49. (1) The initial ground training provided by an air carrier for a flight navigator before he serves as a flight navigator flight crew member shall include, for each type of aeroplane on which he is to serve, instruction relating to

(*a*) those matters referred to in paragraphs 46(1)(*a*) to (*d*) and (*f*) to (*h*) that pertain to his duties, functions and responsibilities;

(*b*) limitations on climb, cruise and descent speeds;

(*c*) each item of navigation equipment installed, including radio, radar and other electronic equipment;

(*d*) the air carrier's operations manual;

(*e*) airspeed, temperature and pressure indicating instruments and systems;

(*f*) type of compasses, limitations and methods of compensation; and

(*g*) cruise control charts and data, including fuel consumption rates.

(2) The initial flight training provided by an air carrier for a flight navigator before he serves as a flight navigator flight crew member shall be sufficient to ensure his proficiency in the duties assigned to him.

(3) An air carrier shall give a flight navigator any ground and flight training necessary to ensure his qualification in new equipment, procedures and techniques.

g) à *i*) et qui se rapportent à ses obligations, fonctions et responsabilités.

(2) L'instruction en vol initiale prévue par le transporteur aérien pour un membre d'équipage de conduite avant que celui-ci exerce les fonctions de mécanicien navigant membre d'équipage de conduite doit comprendre, pour chaque type d'avion à bord duquel le mécanicien devra servir,

a) l'instruction et la pratique de

(i) l'inspection avant le vol,

(ii) l'accomplissement des fonctions assignées au mécanicien navigant au poste de mécanicien navigant pendant toutes les phases d'un vol depuis la mise en marche des moteurs jusqu'à l'arrêt des moteurs à la fin du vol,

(iii) l'exploitation normale et d'urgence ou normale et facultative de tous les circuits de l'avion, et

(iv) l'accomplissement des travaux et calculs appropriés, y compris les inscriptions de gestion et de consommation de carburant; et

b) une vérification en vol pour déterminer sa compétence pour accomplir les fonctions auxquelles il est affecté, qui portera sur les aspects de la formation mentionnés à l'alinéa *a*).

(3) Le transporteur aérien doit donner au membre d'équipage de conduite qui remplit les fonctions de mécanicien navigant toute instruction au sol et en vol nécessaire pour assurer sa compétence dans l'utilisation du nouveau matériel, et des nouvelles procédures et techniques.

Instruction des navigateurs

49. (1) L'instruction au sol initiale qui est prévue par le transporteur aérien pour le navigateur avant que ce dernier assume la fonction de navigateur membre d'équipage de conduite doit comprendre, pour chaque type d'avion à bord duquel il devra servir, une instruction relative

a) aux questions mentionnées aux alinéas 46(1)*a*) à *d*), et *f*) à *h*) relativement à ses obligations, fonctions et responsabilités;

b) aux limites de vitesse de montée, de croisière et de descente;

c) à tous les équipements de navigation installés, y compris la radio, le radar et les autres appareils électroniques;

d) au manuel d'exploitation du transporteur aérien;

e) aux instruments et circuits anémométriques, de température et de pression;

f) au type de compas, aux limites et méthodes de compensation; et

g) aux cartes et données de contrôle de croisière, y compris les taux de consommation de carburant.

(2) L'instruction en vol initiale prévue par le transporteur aérien pour le navigateur avant que celui-ci exerce les fonctions de navigateur membre d'équipage de conduite doit suffire à assurer sa compétence pour les fonctions auxquelles il sera affecté.

(3) Le transporteur aérien doit donner au navigateur l'instruction au sol et en vol nécessaire pour assurer sa compétence

Cabin Attendant Training

50. (1) The initial training provided by an air carrier for a crew member before he serves as a cabin attendant required under section 40 shall include instruction relating to

(*a*) the authority of the pilot-in-command;

(*b*) the handling of passengers, including procedures to be followed in the event of the presence of persons whose conduct might jeopardize the safety of other passengers; and

(*c*) for each type of aeroplane on which he is to serve,

(i) a general description of the aeroplane,

(ii) in the event of an emergency, in so far as the awareness of such is necessary to fulfill his own individual duties, the duties, functions and responsibilities of other crew members,

(iii) the means of communication with the flight deck and the briefing of passengers,

(iv) the use of the public address system,

(v) the location and use of emergency and life saving equipment required to be carried, such as life jackets, life rafts, portable fire extinguishers, oxygen equipment, first aid kits and survival radio equipment,

(vi) the proper use of cabin installed systems controls, such as cabin heat, ventilation and galley, and

(vii) the physiological effects of lack of oxygen when aeroplanes are operated above 10,000 feet above sea level and, in the case of pressurized aeroplanes, physiological phenomena accompanying a loss of pressurization.

(2) Notwithstanding subsection (1), the training provided by an air carrier shall ensure that a cabin attendant is competent to perform the duties and functions assigned to him in the interests of the safety of passengers.

Line Indoctrination

51. (1) No air carrier shall use a person as a required crew member on a type of aeroplane on which he has not previously served or in a crew position in which he has not previously served, unless in addition to the ground and flight training provided in accordance with the training program approved in accordance with section 42, that crew member has also completed the line indoctrination specified for that type of aeroplane in that program.

(2) During line indoctrination,

(*a*) a pilot-in-command shall perform the duties of a pilot-in-command under the supervision of an approved check pilot;

en ce qui concerne le nouvel équipement et les nouvelles procédures et techniques.

Instruction des membres du personnel commercial de bord

50. (1) L'instruction initiale prévue par le transporteur aérien pour un membre d'équipage avant que celui-ci exerce les fonctions de membre du personnel commercial de bord conformément à l'article 40, doit comprendre une instruction relative

a) à l'autorité du pilote commandant de bord;

b) à l'attitude à observer envers les passagers, y compris les procédures à suivre en présence de personnes dont la conduite pourrait mettre en danger d'autres passagers; et

c) pour chaque type d'avion à bord duquel il doit servir,

(i) une description générale de l'avion,

(ii) pour les cas d'urgence, dans la mesure où ces connaissances sont nécessaires à l'exercice de ses propres fonctions, les obligations, fonctions et responsabilités des autres membres de l'équipage,

(iii) les moyens de communication avec le poste de pilotage ainsi que les instructions verbales à donner aux passagers,

(iv) l'utilisation du système de sonorisation,

(v) l'emplacement et l'utilisation de l'équipement de secours et de sauvetage exigé à bord, tel que les gilets de sauvetage, les canots de sauvetage, les extincteurs portatifs, les distributeurs d'oxygène, les trousses de premier secours ainsi que le matériel radio de sauvetage,

(vi) l'utilisation convenable des commandes de circuit installées dans la cabine, telles que les commandes du chauffage de la cabine, de l'aération et de l'office, et

(vii) les effets physiologiques du manque d'oxygène lorsque l'avion vole à une altitude de plus de 10,000 pieds au-dessus du niveau de la mer et, dans le cas des avions à pression rétablie, les phénomènes physiologiques accompagnant la décompression.

(2) Nonobstant les dispositions du paragraphe (1), l'instruction prévue par le transporteur aérien doit garantir qu'un membre du personnel commercial de bord a la compétence voulue pour exercer les tâches et fonctions auxquelles il est affecté dans l'intérêt de la sécurité des passagers.

Expérience préparatoire en vol

51. (1) Aucun transporteur aérien ne doit employer une personne comme membre d'équipage à bord d'un avion dans lequel elle n'a pas servi au préalable ou à un poste d'équipage auquel elle n'a pas servi au préalable, à moins que ce membre d'équipage, en plus de l'instruction au sol et en vol prévue conformément au programme de formation approuvé en conformité de l'article 42, n'ait également acquis l'expérience préparatoire en vol mentionnée à l'égard de ce type d'avion dans ce programme.

(2) Au cours de la période de préparation en vol,

a) le pilote commandant de bord doit exercer les fonctions du pilote commandant de bord sous la surveillance d'un pilote inspecteur approuvé;

(*b*) a second-in-command shall

(i) perform the duties of second-in-command while being observed by an approved check pilot, or

(ii) act as an observer on the flight deck;

(*c*) a flight engineer shall perform the duties of a flight engineer under the supervision of a qualified flight engineer or while being observed by an approved check pilot; and

(*d*) a cabin attendant shall

(i) perform the duties of a cabin attendant while being observed by a supervisor, or

(ii) act as an observer,

except that where a cabin attendant is assigned to more than one type of aeroplane, line indoctrination need only be completed for the larger aeroplane, if adequate ground school and practical training is provided for each type of aeroplane.

Recurrent Training

52. (1) An air carrier shall give each crew member the recurrent training approved in accordance with section 42 at least once in each 12-month period for each type of aeroplane on which he is to serve in order to ensure the continued proficiency of the crew member in procedures, techniques and information essential to the satisfactory performance of,

(*a*) in the case of a flight crew member, his normal and emergency duties; and

(*b*) in the case of a cabin attendant, his duties assigned in the interests of the safety of passengers.

(2) A crew member shall pass an examination at the completion of each period of recurrent ground training.

(3) An air carrier shall give each flight crew member serving as pilot at least the recurrent flight training approved in accordance with section 42 at least once in each 12-month period for each type of aeroplane he is to fly, including practice relating to those matters referred to in section 47 that pertain to his duties, functions and responsibilities.

Pilot Qualifications

53. (1) No air carrier shall assign a pilot to act as pilot-in-command or second-in-command of any aeroplane unless, within the preceding 90 days, that pilot has completed on the same type of aeroplane at least three take-offs and landings.

(2) No air carrier shall assign a pilot to act as pilot-in-command of an aeroplane unless

(*a*) he holds an appropriate valid pilot licence endorsed for that type of aeroplane;

(*b*) he holds a Class I instrument rating valid for that class of aeroplane;

(*c*) within the preceding 12 months he has passed, in one of the types of aeroplanes he is to fly and over a typical part of

b) le commandant en second doit

(i) exercer les fonctions de commandant en second sous observation par un pilote inspecteur approuvé, ou

(ii) faire fonction d'observateur dans le poste de pilotage;

c) le mécanicien navigant doit exercer les fonctions de mécanicien navigant sous la surveillance d'un mécanicien navigant qualifié ou sous observation par un pilote inspecteur approuvé; et

d) le membre du personnel commercial de bord doit

(i) exercer les fonctions de membre du personnel commercial de bord sous observation par un surveillant, ou

(ii) faire fonction d'observateur,

sauf que lorsque l'affectation d'un membre du personnel commercial de bord concerne plusieurs types d'avion, l'expérience préparatoire en vol n'est exigée que pour l'avion le plus gros, si l'instruction suffisante au sol et en vol est prévue pour chaque type d'avion.

Instruction périodique

52. (1) Le transporteur aérien doit donner à chaque membre d'équipage l'instruction périodique approuvée en conformité de l'article 42, au moins une fois tous les 12 mois pour chaque type d'avion à bord duquel le membre est tenu de servir, afin que le membre d'équipage conserve sa compétence en ce qui concerne les procédures, les techniques et les renseignements essentiels à l'exercice satisfaisant

a) de ses fonctions normales et d'urgence, dans le cas d'un membre d'équipage de conduite; et

b) des fonctions auxquelles il est affecté dans l'intérêt de la sécurité des passagers, dans le cas d'un membre du personnel commercial de bord.

(2) Le membre d'équipage doit réussir à un examen tenu à la fin de chaque stage d'instruction périodique au sol.

(3) Le transporteur aérien doit donner à tout membre d'équipage de conduite qui fait fonction de pilote au moins l'instruction périodique en vol approuvée en conformité de l'article 42 au moins une fois au cours de chaque période de 12 mois pour chaque type d'avion qu'il devra piloter, ce qui comprend les exercices pratiques relatifs aux questions mentionnées à l'article 47 qui concernent ses obligations, fonctions et responsabilités.

Qualification du pilote

53. (1) Aucun transporteur aérien ne doit attribuer à un pilote les fonctions de pilote commandant de bord ou de commandant en second d'un avion si, au cours des 90 jours précédents, ce pilote n'a pas effectué au moins trois décollages et atterrissages sur le même type d'avion.

(2) Aucun transporteur aérien ne doit attribuer à un pilote les fonctions de pilote commandant de bord d'un avion, sauf si ce pilote

a) est titulaire d'une licence de pilote correspondante, valide et revêtue de la qualification de type de cet avion;

b) est titulaire d'une qualification correspondante de vol aux instruments de classe I, valide pour la classe d'avion dont il s'agit;

a route to which he may be assigned, a line check conducted by an approved check pilot during which line check he satisfactorily demonstrated his ability to perform his assigned duties on that type of aeroplane;

(*d*) within the preceding six months he has passed, in one of the types of aeroplanes he is to fly, the pilot proficiency check outlined in Schedule III conducted by an approved check pilot or a Department of Transport Inspector;

(*e*) within the preceding 12 months he has passed, in the type of aeroplane he is to fly, either

(i) the pilot proficiency check outlined in Schedule III conducted by an approved check pilot or a Department of Transport Inspector, or

(ii) a line check conducted by an approved check pilot, and a check consisting of those items indicated by a double asterisk (**) and a triple asterisk (***) as set out in Column II of the table to section 2 of Schedule III, conducted by an approved check pilot or a Department of Transport Inspector; and

(*f*) he has qualified in accordance with section 56.

(3) No air carrier shall assign a pilot to act as second-in-command of a turbine engine powered aeroplane or any aeroplane of more than 44,000 pounds maximum certificated take-off weight unless

(*a*) he holds an appropriate valid pilot licence endorsed for that type of aeroplane;

(*b*) he holds a Class I instrument rating valid for that class of aeroplane;

(*c*) within the preceding 12 months he has passed, in one of the types of aeroplanes he is to fly and over a typical part of a route to which he may be assigned, a line check conducted by an approved check pilot during which line check he satisfactorily demonstrated his ability to perform his assigned duties on that type of aeroplane;

(*d*) within the preceding six months he has passed, in one of the types of aeroplanes he is to fly, the pilot proficiency check outlined in Schedule III conducted by an approved check pilot or a Department of Transport Inspector;

(*e*) within the preceding 12 months he has passed, in the type of aeroplane he is to fly, either

(i) the pilot proficiency check outlined in Schedule III conducted by an approved check pilot or a Department of Transport Inspector, or

(ii) a line check conducted by an approved check pilot, and a check consisting of those items indicated by a double asterisk (**) and a triple asterisk (***) as set out in Column II of the table to section 2 of Schedule III, conducted by an approved check pilot or a Department of Transport Inspector.

c) a subi avec succès, au cours des 12 mois précédents, sur l'un des types d'avion qu'il est appelé à piloter et sur une partie caractéristique d'une route à laquelle il peut être affecté, un examen de contrôle en ligne mené par un pilote-inspecteur approuvé et au cours duquel il aura démontré de manière satisfaisante son aptitude à remplir les fonctions qui lui sont attribuées sur ce type d'avion;

d) a subi avec succès, au cours des six mois précédents, devant un pilote-inspecteur approuvé ou un inspecteur du ministère des Transports et sur l'un des avions qu'il est appelé à piloter, l'épreuve de contrôle de la compétence d'un pilote dont fait état l'annexe III;

e) a subi avec succès, au cours des 12 mois précédents, sur le type d'avion qu'il est appelé à piloter,

(i) l'épreuve de contrôle de la compétence d'un pilote dont fait état l'annexe III, devant un pilote-inspecteur approuvé ou un inspecteur du ministère des Transports, ou

(ii) un examen de contrôle en ligne et une épreuve portant sur les articles de contrôle de compétence, énoncés dans la colonne II du tableau de l'article 2 de l'annexe III, qui sont marqués d'un double astérisque (**) ou d'un triple astérisque (***), devant un pilote-inspecteur approuvé ou un inspecteur du ministère des Transports; et

f) s'est qualifié conformément aux dispositions de l'article 56.

(3) Aucun transporteur aérien ne doit attribuer à un pilote les fonctions de commandant en second d'un avion équipé de moteurs à turbines, ou d'un avion d'une masse maximale autorisée au décollage égale ou supérieure à 44,000 livres, sauf si ce pilote

a) est titulaire d'une licence de pilote correspondante, valide et revêtue de la qualification de type de cet avion;

b) est titulaire d'une qualification correspondante de vol aux instruments de classe I, valide pour la classe d'avion dont il s'agit;

c) a subi avec succès, au cours des 12 mois précédents, sur l'un des types d'avion qu'il est appelé à piloter et sur une partie caractéristique d'une route à laquelle il peut être affecté, un examen de contrôle en ligne mené par un pilote-inspecteur approuvé et au cours duquel il aura démontré de manière satisfaisante son aptitude à remplir les fonctions qui lui sont attribuées sur ce type d'avion;

d) a subi avec succès, au cours des six mois précédents, devant un pilote-inspecteur approuvé ou un inspecteur du ministère des Transports et sur l'un des types d'avion qu'il est appelé à piloter, l'épreuve de contrôle de la compétence d'un pilote, dont fait état l'annexe III;

e) a subi avec succès, au cours des 12 mois précédents, sur le type d'avion qu'il est appelé à piloter,

(i) l'épreuve de contrôle de la compétence d'un pilote, dont fait état l'annexe III, devant un pilote-inspecteur approuvé ou un inspecteur du ministère des Transports, ou

(ii) un examen de contrôle en ligne et une épreuve portant sur les articles de contrôle de compétence, énoncés dans la colonne II du tableau de l'article 2 de l'annexe III, qui sont marqués d'un double astérisque (**) ou d'un triple

(4) No air carrier shall assign a pilot to act as second-in-command of an aeroplane, other than an aeroplane referred to in subsection (3), unless

(*a*) he holds an appropriate valid pilot licence endorsed for that type of aeroplane;

(*b*) he holds an instrument rating valid for that class of aeroplane; and

(*c*) within the preceding 12 months he has passed, in the type of aeroplane he is to fly, the pilot proficiency check outlined in Schedule III conducted by an approved check pilot or a Department of Transport Inspector.

(5) No air carrier shall assign a pilot to an aeroplane to act in a pilot capacity other than a capacity referred to in subsection (2), (3) or (4) unless he holds an appropriate valid pilot licence and, where the pilot is to manipulate the flight controls during flight,

(*a*) his licence is endorsed for that type of aeroplane;

(*b*) he holds an instrument rating valid for that class of aeroplane; and

(*c*) within the preceding 12 months he has passed, in the type of aeroplane he is to fly, the pilot proficiency check outlined in Schedule III conducted by an approved check pilot or a Department of Transport Inspector.

Use of Flight Simulators

54. (1) An air carrier may conduct approved training courses in an aeroplane type simulator in lieu of flight training and pilot proficiency checks as provided for in this Order where the simulator has been approved in accordance with Schedule IV.

(2) The pilot proficiency checks referred to in section 53 may, subject to subsection (4), be completed in the appropriate simulator during an approved aeroplane type simulator course established in accordance with section 55, except that where the simulator cannot adequately simulate those items indicated by a double asterisk (**) and by a triple asterisk (***) as set out in Column II of the table in Schedule III, those items shall be completed in flight in an aeroplane of the type simulated.

(3) Where an aeroplane type simulator course is used to conduct the pilot proficiency checks referred to in section 53, every qualifying pilot shall, at least once in each 12 month period, complete in flight, in each type of aeroplane he is to fly, a pilot proficiency check consisting of those items indicated by a double asterisk (**) and a triple asterisk (***) as set out in Column II of the table to section 2 of Schedule III.

(4) Where a simulator is used to conduct any part of a pilot proficiency check, the simulation provided shall be representa-

astérisque (***), devant un pilote-inspecteur approuvé ou un inspecteur du ministère des Transports.

(4) Aucun transporteur aérien ne doit attribuer à un pilote les fonctions de commandant en second d'un avion autre que celui auquel réfère le paragraphe (3), sauf si ce pilote

a) est titulaire d'une licence de pilote correspondante, valide et revêtue de la qualification de type de cet avion;

b) est titulaire d'une qualification correspondante de vol aux instruments, valide pour la classe d'avion dont il s'agit; et

c) a subi avec succès, au cours des 12 mois précédents, devant un pilote-inspecteur approuvé ou un inspecteur du ministère des Transports et sur le type d'avion qu'il est appelé à piloter, l'épreuve de contrôle de la compétence d'un pilote dont fait état l'annexe III.

(5) Aucun transporteur aérien ne doit attribuer à un pilote des fonctions dans lesquelles il agirait à ce titre autrement que dans les cas visés aux paragraphes (2), (3) ou (4), sauf si ce pilote est titulaire d'une licence correspondante, valide et si, lorsqu'il aura à prendre les commandes pendant le vol,

a) sa licence est revêtue de la qualification de type de l'avion qu'il est appelé à piloter;

b) il est titulaire d'une qualification de vol aux instruments valide pour la classe d'avion dont il s'agit; et

c) a subi avec succès, au cours des 12 mois précédents, devant un pilote-inspecteur approuvé ou un inspecteur du ministère des Transports et sur l'un des avions qu'il est appelé à piloter, l'épreuve de contrôle de la compétence d'un pilote dont fait état l'annexe III.

Utilisation de simulateurs de vol

54. (1) Le transporteur aérien peut dispenser des cours d'instruction approuvés dans un simulateur d'avion au lieu d'une instruction en vol et des vérifications de la compétence du pilote conformément aux prescriptions de la présente ordonnance, si le simulateur a été approuvé conformément aux dispositions de l'annexe IV.

(2) Les épreuves de vérification de la compétence du pilote mentionnées à l'article 53 peuvent, sous réserve des dispositions du paragraphe (4), être accomplies dans le simulateur approprié pendant un cours approuvé et dispensé au moyen d'un simulateur du type avion et qui a été établi conformément aux dispositions de l'article 55, sauf que, lorsque le simulateur ne peut pas simuler le contenu des articles marqués d'un double astérisque (**) et d'un triple astérisque (***) dans la colonne II du tableau de l'annexe III, les épreuves mentionnées à ces articles doivent être accomplies en vol à bord d'un avion du type simulé.

(3) Lorsque les épreuves de contrôle de la compétence d'un pilote, auxquelles réfère l'article 53 se déroulent sur un simulateur conçu comme réplique d'un type donné d'avion, une fois au moins par période de 12 mois chaque pilote qui subit les épreuves doit s'acquitter en vol, sur chacun des types d'avion qu'il est appelé à piloter, de celles qui, dans la colonne II du tableau de l'article 2 de l'annexe III, sont marquées d'un double astérisque (**) ou d'un triple astérisque (***).

(4) Lorsqu'un simulateur est utilisé pour accomplir une partie quelconque de la vérification de la compétence d'un

tive of what would be required to complete that part of the check in flight in an aeroplane of the same type and model to be flown.

55. (1) An approved aeroplane type simulator course shall

(*a*) be conducted in an approved type simulator appropriate to the particular type of aeroplane and shall include

(i) the flight manoeuvres required for a pilot proficiency check outlined in Schedule III,

(ii) manoeuvres peculiar to the particular type of aeroplane,

(iii) at least 4 hours of simulator flight training time and instruction in all normal and emergency procedures established for the particular type of aeroplane, and

(iv) at least 2 hours of briefing and debriefing on the manoeuvres and procedures involved;

(*b*) have a sufficient number of aeroplane type simulator instructors who hold or have held a commercial pilot licence with a Class I instrument rating or equivalent pilot experience, and each aeroplane type simulator instructor shall have completed to the satisfaction of the Director the approved pilot ground training course and an aeroplane type simulator training course for every type of aeroplane on which he is to instruct; and

(*c*) have a record system established and maintained to indicate for each trainee the type, amount and dates of training received and the certification of an approved check pilot when the course is completed.

(2) The continued use of an approved aeroplane type simulator shall be subject to

(*a*) maintenance of the simulator to the same level as was required for initial approval;

(*b*) performance of functional pre-flight check of the simulator each day before beginning simulator flight training or proficiency checks;

(*c*) maintenance of a daily discrepancy log in which an entry of every discrepancy shall be entered by the simulator instructor, check pilot or pilot under training prior to the completion of each training or check flight;

(*d*) modification of the simulator to correspond with any modifications made to the aeroplane when such modifications are necessary for flight crew training or proficiency checks; and

(*e*) certification by the air carrier on a periodic basis that the simulator has been operated by a pilot qualified on that type of aeroplane and found to meet the standard to which it was approved.

(3) Notwithstanding paragraph (2)(*a*), a simulator may be used with inoperative instruments or equipment when those instruments are not applicable to the particular phase of training conducted.

pilote, la simulation prévue doit reproduire les conditions nécessaires pour accomplir cette partie de la vérification à bord d'un avion du type et du modèle à piloter.

55. (1) Le cours approuvé à dispenser au moyen d'un simulateur du type avion doit

a) être donné dans un simulateur du type approuvé et convenant au type d'avion particulier et doit comprendre

(i) les manœuvres de vol nécessaires à une vérification de la compétence du pilote décrites à l'annexe III,

(ii) des manœuvres particulières au type d'avion considéré,

(iii) au moins 4 heures d'entraînement au vol dans le simulateur et d'instruction relative à toutes les procédures normales et d'urgence établies pour le type particulier d'avion, et

(iv) au moins 2 heures d'exposé verbal avant les manœuvres et procédures en question et de compte rendu après celles-ci;

b) disposer d'un effectif suffisant d'instructeurs sur simulateurs conçus comme répliques d'un type donné d'avion, instructeurs qui sont titulaires, ou l'ont été, d'une licence de pilote professionnel assortie d'une qualification de vol aux instruments de classe I, ou encore justifiant comme pilotes d'une expérience équivalente, et chacun de ces instructeurs doit avoir effectué, à la satisfaction du Directeur, le stage approuvé de formation théorique pour pilotes et un stage pratique sur simulateurs conçus comme répliques d'un type d'avion donné, pour chacun des types d'avion sur lesquels il est appelé à enseigner; et

c) faire l'objet d'un système d'inscriptions établi et tenu à jour de façon à indiquer pour chaque stagiaire le type, la durée et les dates des cours suivis ainsi que l'attestation d'un pilote inspecteur approuvé à la fin du cours.

(2) L'utilisation continue d'un simulateur de type avion approuvé se fera sous réserve

a) du maintien du simulateur au niveau requis pour l'approbation initiale;

b) d'une vérification quotidienne du fonctionnement du simulateur avant le commencement de l'instruction en vol simulé ou des vérifications de compétence;

c) de la tenue d'un journal d'incidents dans lequel toute défectuosité sera inscrite par le moniteur du simulateur, le pilote inspecteur ou le pilote stagiaire avant chaque cours ou épreuve de contrôle;

d) de la modification du simulateur pour qu'il corresponde à toute modification apportée à l'avion lorsque de telles modifications sont nécessaires aux fins de l'instruction ou des vérifications de la compétence de l'équipage de conduite; et

e) d'une attestation faite périodiquement par le transporteur aérien pour indiquer que le simulateur a été exploité par un pilote qualifié pour le type d'avion en question et qu'il répond à la norme selon laquelle il a été approuvé.

(3) Nonobstant les dispositions de l'alinéa (2)*a*) un simulateur peut être utilisé en cas de panne de certains de ses instruments ou articles d'équipement si ces instruments ne sont pas utilisés pour la phase particulière d'instruction.

Route and Airport Qualifications

56. (1) An air carrier shall ensure that a pilot is not assigned to act as pilot-in-command of an aeroplane unless he is qualified in accordance with subsections (2), (3) and (4) for the route to be flown and airports to be used.

(2) A pilot qualifying pursuant to subsection (1) shall demonstrate to an approved instructor or check pilot that he has an adequate knowledge of

(*a*) the terrain and minimum safe altitudes;

(*b*) the seasonal meteorological conditions;

(*c*) the meteorological, communication and air traffic facilities, services and procedures;

(*d*) the search and rescue procedures;

(*e*) the navigational facilities;

(*f*) the applicable airport operating weather minima;

(*g*) the procedures applicable to flight paths over heavily populated areas and areas of high traffic density; and

(*h*) obstructions, physical layout, approach aids and arrival, departure, holding and instrument approach procedures.

(3) That portion of the demonstration referred to in subsection (2) that relates to arrival, departure, holding and instrument approach procedures may be performed in an appropriate training device that contains the radio equipment and instruments necessary to simulate the navigation and letdown procedures approved for use by the air carrier.

(4) A pilot qualifying pursuant to subsection (1) shall, while acting as a member of a flight crew or as an observer on a flight deck, complete an actual approach to each airport on the route he is to fly accompanied by a pilot who is qualified for that airport unless

(*a*) the descent from initial approach altitude can be made by day under VFR conditions;

(*b*) the approach to the airport is not over difficult terrain, the instrument approach procedures and aids available are similar to those with which the pilot is familiar and the weather conditions are at or above the itinerant weather minima for that airport;

(*c*) the air carrier qualifies the pilot to land at the airport concerned by means of an approved pictorial presentation; or

(*d*) the airport concerned is adjacent to another airport at which the pilot is qualified to land.

(5) A pilot qualifying pursuant to subsection (1) shall, while acting as a member of a flight crew or as an observer on a flight deck, complete an actual flight over any route or portion of a route that may be navigated solely by visual reference to

Qualification quant à la route et à l'aéroport

56. (1) Le transporteur aérien doit faire en sorte qu'un pilote ne soit pas affecté aux fonctions de pilote commandant de bord d'un avion à moins d'être qualifié conformément aux dispositions des paragraphes (2), (3) et (4) quant à la route à suivre et aux aéroports à utiliser.

(2) le pilote qui se qualifie conformément aux dispositions du paragraphe (1) doit démontrer à un moniteur ou pilote inspecteur approuvé qu'il possède une connaissance suffisante

a) du terrain et des altitudes minimales de sécurité;

b) des conditions météorologiques saisonnières;

c) des installations, services et procédures météorologiques, de télécommunication et de contrôle de la circulation aérienne;

d) des procédures de recherche et de sauvetage;

e) des aides à la navigation;

f) des minima météorologiques d'exploitation applicables à l'aéroport;

g) des procédures applicables aux trajectoires de vol au-dessus des régions à population dense et des régions à forte densité de circulation; et

h) des obstacles, de la configuration physique, des aides à l'approche ainsi que des procédures d'arrivée, de départ, d'attente et d'approche aux instruments.

(3) La partie de la démonstration mentionnée au paragraphe (2) et qui se rapporte aux procédures d'arrivée, de départ, d'attente et d'approche aux instruments peut être exécutée dans un appareil d'entraînement approprié doté du matériel radio et des instruments nécessaires pour simuler les procédures de navigation et de descente approuvées par le transporteur aérien.

(4) Le pilote se qualifiant conformément aux prescriptions du paragraphe (1) doit, en remplissant les fonctions de membre d'un équipage de conduite ou d'observateur dans un poste de pilotage, exécuter une approche réelle à chaque aéroport qui est situé le long de la route qu'il doit suivre, accompagné d'un pilote qualifié pour cet aéroport, sauf si

a) la descente à partir de l'altitude initiale d'approche peut être accomplie de jour dans des conditions de vol à vue (VFR);

b) l'approche en direction de l'aéroport ne se fait pas au-dessus d'un terrain difficile, les procédures d'approche aux instruments et les aides à la navigation disponibles sont semblables à celles que le pilote connaît bien, et les conditions météorologiques sont aussi favorables ou meilleures que les minima météorologiques itinérants établis pour cet aéroport;

c) le transporteur aérien, au moyen d'une visualisation appropriée a qualifié le pilote à atterrir à l'aéroport en question; ou

d) l'aéroport en question est voisin d'un autre aéroport sur lequel le pilote est qualifié pour atterrir.

(5) Un pilote se qualifiant en vertu des dispositions du paragraphe (1) doit, en remplissant les fonctions de membre d'un équipage de conduite ou d'observateur dans un poste de pilotage, accomplir un vol réel le long de toute route ou partie

the ground or water and on which the flight is conducted below the level of any terrain that is within 25 nautical miles horizontally of the centre line of that route or portion thereof.

(6) No air carrier shall assign a pilot to act as pilot-in-command of an aeroplane over any route or into any airport for which that pilot has qualified unless within the preceding 12 months he has flown over that route as a flight crew member or has requalified for that route or airport in accordance with subsections (2) to (5).

Flight Navigator Qualifications

57. No air carrier shall assign to an aeroplane a flight navigator as the navigator flight crew member required by this Order unless

(*a*) the air carrier has determined, by means of examination, including a check in flight under the supervision of a qualified flight navigator, that the flight navigator to be assigned is

(i) competent in respect of the operating procedures and navigation equipment to be used, and

(ii) familiar with current navigation information relating to the routes to be flown; or

(*b*) within the preceding 12 months he has completed at least 50 hours of flight time as a flight navigator.

Flight Engineer Qualifications

58. No air carrier shall assign to an aeroplane a flight crew member as the flight engineer required by this Order unless

(*a*) the air carrier has determined, by means of a check in flight or in an approved simulator that the flight crew member is

(i) competent in that type of aeroplane, and

(ii) familiar with the operating procedures and current information relating to that type of aeroplane; or

(*b*) within the preceding 12 months he has completed at least 50 hours of flight time as a flight engineer on the type of aeroplane in which he is to serve.

SCHEDULE I

(*s. 6*)

QUALIFICATIONS OF CHIEF PILOTS AND CHIEF INSPECTORS

1. Every Chief Pilot shall

(*a*) hold a valid airline transport pilot licence or a senior commercial pilot licence with a Class I instrument rating with full privileges;

d'une route le long de laquelle il est possible de naviguer uniquement par référence visuelle au sol ou à l'eau et le long de laquelle le vol est accompli au-dessous du niveau de tout terrain situé dans un rayon de 25 milles marins horizontalement, par rapport à l'axe de cette route ou partie de route.

(6) Aucun transporteur aérien ne doit affecter un pilote aux fonctions de pilote commandant de bord d'un avion le long de toute route ou à l'intérieur de tout aéroport à l'égard desquels ce pilote s'est qualifié, sauf si ce pilote, au cours des 12 mois précédents a volé le long de cette route en qualité de membre d'équipage de conduite, ou s'il s'est qualifié de nouveau à l'égard de cette route ou de cet aéroport conformément aux prescriptions des paragraphes (2) à (5).

Qualification des navigateurs

57. Aucun transporteur aérien n'affectera à un avion un navigateur en qualité de navigateur membre d'équipage de conduite en vertu des exigences de la présente ordonnance, sauf si

a) le transporteur aérien a déterminé, au moyen d'une vérification en vol ou dans un simulateur approuvé que le membre d'équipage de conduite est

(i) compétent à l'égard de ce type d'avion, et

(ii) possède une connaissance suffisante des procédures d'exploitation et des renseignements courants relatifs à ce type d'avion; ou

b) ce membre d'équipage de conduite a accompli, au cours des 12 mois précédents, au moins 50 heures de vol en qualité de mécanicien navigant à bord d'un avion du type sur lequel il doit servir.

Qualification des mécaniciens navigants

58. Aucun transporteur aérien n'affectera à un vol, à titre de mécanicien navigant comme il est exigé par la présente ordonnance, un membre d'équipage de conduite, sauf si

a) le transporteur aérien a déterminé, au moyen d'une vérification en vol ou dans un simulateur approuvé que le membre d'équipage de conduite est

(i) compétent à l'égard de ce type d'avion, et

(ii) possède une connaissance suffisante des procédures d'exploitation et des renseignements courants relatifs à ce type d'avion; ou

b) ce membre d'équipage de conduite a accompli, au cours des 12 mois précédents, au moins 50 heures de vol en qualité de mécanicien navigant à bord d'un avion du type sur lequel il doit servir.

ANNEXE I

(*art. 6*)

QUALIFICATION DES CHEFS PILOTES ET DES INSPECTEURS EN CHEF

1. Tout chef pilote doit

a) être titulaire d'une licence valable de pilote de ligne ou d'une licence de pilote professionnel de classe I avec une

(*b*) have at least three years experience as a pilot-in-command of a large aeroplane with an air carrier;

(*c*) know the contents of the air carrier's operating certificate, operations specifications and operations manual; and

(*d*) know the provisions of the *Air Regulations* necessary for the proper performance of his duties.

2. Every Chief Inspector shall

(*a*) hold a valid aircraft maintenance engineer licence Category "A" and shall have held such licence for at least three years;

(*b*) have at least three years experience on large aeroplanes with an air carrier or an approved maintenance organization, one year of which was as a maintenance inspector;

(*c*) know the appropriate parts of the air carrier's operating certificate, operations specifications and maintenance manual necessary for the proper performance of his duties; and

(*d*) know the provisions of the *Air Regulations* necessary for the proper performance of his duties.

qualification de vol aux instruments (classe I) comportant tous les privilèges;

b) avoir au moins trois ans d'expérience en qualité de pilote commandant de bord d'un gros avion au service d'un transporteur aérien;

c) connaître la teneur du certificat d'exploitation, des spécifications d'exploitation ainsi que du manuel d'exploitation du transporteur aérien; et

d) connaître les dispositions du *Règlement de l'Air* nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

2. Tout inspecteur en chef doit

a) être titulaire d'une licence valable de mécanicien d'entretien de la catégorie «A» depuis au moins trois ans;

b) avoir au moins trois ans d'expérience à bord de gros avions au service d'un transporteur aérien ou d'une organisation d'entretien approuvée, dont un an en qualité d'inspecteur de l'entretien;

c) connaître les parties appropriées du certificat d'exploitation, des détails concernant l'exploitation et du manuel d'entretien du transporteur aérien nécessaires à l'accomplissement de ses fonctions; et

d) connaître les dispositions du *Règlement de l'Air* nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

SCHEDULE II

(*s. 33*)

OPERATIONS MANUAL

1. The following items shall be contained in an operations manual:

(*a*) a true copy of the air carrier's operating certificates;

(*b*) a chart of the air carrier's management organization and general operating policies;

(*c*) the duties, responsibilities and succession of command of operations personnel;

(*d*) reference to appropriate *Air Regulations*, air navigation orders, information circulars and operating certificates;

(*e*) the procedures for determining the usability of landing and take-off areas and for disseminating pertinent information thereon to operations personnel;

(*f*) the procedures for accident notification;

(*g*) the procedures for operating in conditions of ice, hail, thunderstorms, turbulence or any potentially hazardous meteorological conditions;

(*h*) emergency flight procedures and emergency duties assigned to each crew member;

(*i*) the procedures for familiarizing passengers with the use of emergency equipment during flight;

(*j*) other information or instructions relating to safety;

(*k*) details of the approved crew member training programs including ground, flight and emergency phases thereof;

(*l*) information pertaining to flight release and operational control, including procedures for the monitoring and control of each flight, as applicable;

ANNEXE II

(*art. 33*)

MANUEL D'EXPLOITATION

1. Le manuel d'exploitation doit comprendre les articles suivants:

a) une copie conforme des certificats d'exploitation du transporteur aérien;

b) un tableau de l'administration et des lignes de conduite générales en matière d'exploitation du transporteur aérien;

c) la description des fonctions, des responsabilités et de la structure hiérarchique du personnel d'exploitation;

d) une référence aux dispositions appropriées du *Règlement de l'Air*, des ordonnances sur la navigation aérienne, des circulaires d'information et des certificats d'exploitation;

e) les procédures à suivre pour déterminer l'état de service des aires d'atterrissage et de décollage et pour distribuer les renseignements à ce sujet au personnel d'exploitation;

f) les procédures relatives aux rapports d'accidents;

g) les procédures régissant l'exploitation dans des conditions de givrage, de grêle, d'orage, de turbulence ou de toute autre condition météorologique présentant des dangers;

h) les procédures de vol d'urgence et les fonctions d'urgence confiées à chacun des membres d'équipage;

i) les procédures relatives aux instructions à donner aux passagers au sujet de l'utilisation du matériel de secours au cours du vol;

j) d'autres renseignements ou instructions relatifs à la sécurité;

(*m*) information pertaining to en route operation, navigation and communication procedures, including procedures for the release or continuation of flight if any equipment required for a particular type of operation becomes inoperative or unserviceable en route;

(*n*) information concerning the air carrier's approved routes including the types of aeroplanes authorized for each route, their crew member composition, the kind of operation, such as VFR, IFR or Night VFR, and any other pertinent information;

(*o*) information concerning airports into which the air carrier is authorized to operate, including

(i) locations,

(ii) the types of aeroplanes authorized to use the airport,

(iii) instrument approach procedures,

(iv) take-off and landing weather minima, and

(v) any other pertinent information;

(*p*) take-off, enroute and landing weight limitations;

(*q*) the methods and procedures for maintaining the aeroplane weight and centre of gravity within approved limits; and

(*r*) information pertaining to the air carrier's flight watch system.

k) le détail des programmes d'instruction approuvés pour les membres d'équipage, y compris l'instruction au sol, en vol et pour les cas d'urgence de ces programmes;

l) des renseignements portant sur l'autorisation et le contrôle d'exploitation du vol, y compris les procédures de surveillance et de contrôle de chaque vol, s'il y a lieu;

m) des renseignements relatifs aux procédures d'exploitation, de navigation et de communication en route, y compris les procédures d'autorisation ou de poursuite du vol en cas de panne ou de défaillance en route de tout matériel nécessaire à un type particulier d'exploitation;

n) des renseignements relatifs aux routes approuvées du transporteur aérien y compris les types d'avion autorisés sur chaque route, la composition de leur équipage, le genre de vol, par exemple, VFR, IFR ou VFR de nuit, ainsi que tout autre renseignement pertinent;

o) des renseignements relatifs aux aéroports que le transporteur est autorisé à utiliser, y compris

(i) l'emplacement,

(ii) les types d'avion autorisés à utiliser l'aéroport,

(iii) les procédures d'approche aux instruments,

(iv) les minima météorologiques de décollage et d'atterrissage, et

(v) tout autre renseignement pertinent;

p) les limites de masse au décollage, en route et à l'atterrissage;

q) les méthodes et procédures à suivre pour garder la masse et le centrage de l'avion dans les limites approuvées; et

r) des renseignements portant sur le système de surveillance de vol du transporteur aérien.

SCHEDULE III

(ss. 42, 47, 53, 54 and 55)

PILOT PROFICIENCY CHECK

1. A pilot proficiency check shall be conducted in such a manner that the pilot satisfactorily demonstrates his knowledge, skill and judgment relative to

(*a*) the aeroplane, its systems and components;

(*b*) proper control of airspeed, configuration, direction, altitude and attitude of the aeroplane, in accordance with the procedures and limitations contained in the applicable approved aircraft flight manual, the air carrier's operations manual, check list and other approved material applicable to the type of aeroplane; and

(*c*) compliance with approved en route instrument approach, missed approach, air traffic control and other applicable procedures.

2. Each phase of a pilot proficiency test as listed in Column I of the following table shall be performed in accordance with the procedures set forth in Column III of the table for the proficiency check items listed in Column II of the table.

ANNEXE III

(art. 42, 47, 53, 54 et 55)

CONTRÔLE DE LA COMPÉTENCE DES PILOTES

1. L'épreuve de contrôle de la compétence d'un pilote doit être accomplie de manière à permettre au pilote de démontrer de façon satisfaisante ses connaissances, son habileté et son jugement relativement à

a) l'avion, ses circuits et ses composants;

b) la maîtrise de la vitesse anémométrique, de la configuration, de la direction, de l'altitude et de l'assiette de l'avion, conformément aux procédures et limites contenues dans le manuel de vol d'aéronef approuvé qui s'applique à cet avion, le manuel d'exploitation, la liste de vérification et les autres documents approuvés du transporteur aérien qui s'appliquent au type d'avion en cause; et

c) la conformité aux procédures approuvées d'approche aux instruments en route, d'approche manquée, de contrôle de la circulation aérienne et aux autres procédures applicables.

2. Chacune des phases d'une épreuve de contrôle de la compétence des pilotes qui figurent dans la colonne I du tableau ci-après doit être exécutée conformément aux procédures exposées dans la colonne III de ce tableau en ce qui concerne les articles du contrôle de compétence qui figurent dans la colonne II du même tableau.

TABLE

Column I	Column II	Column III
Phase	Proficiency Check Items	Procedures
1. Pre-Flight	(1) Pilots knowledge of equipment examination	(*a*) the completion of a practical oral or written equipment examination meeting the requirements of paragraph (*b*), except that a pilot who has satisfactorily completed an equipment examination in the air carrier's ground school within the preceding 6 months is deemed to have met this requirement; (*b*) an equipment examination shall be closely co-ordinated and related to the flight procedures portion of the proficiency check and shall cover (i) subjects requiring a practical knowledge of the aeroplane, its power-plants, systems, components and its operational and performance factors, (ii) normal, abnormal and emergency procedures and the operations and limitations relating thereto, and (iii) the appropriate provisions of the approved aircraft flight manual.
	(2) Aeroplane inspection	(*a*) the pre-flight inspection shall include (i) a visual inspection of the exterior and interior of the aeroplane, and (ii) the use of the pre-start check list, appropriate control system checks, starting procedures, checks of all radio and electronic equipment and the selection of the proper navigation and communications radio facilities and frequencies prior to flight; and (*b*) during the pre-flight inspection the pilot must explain briefly the purpose of each item but if a flight engineer is a required flight crew member for the aeroplane type involved, the pilot need not perform the pre-flight visual inspection.
	(3) Taxiing	this manoeuvre includes taxiing (in the case of a second-in-command proficiency check to the extent practical from the second-in-command crew position), sailing or docking procedures in compliance with instructions issued by the appropriate traffic control authority or by the check pilot.
	(4) Powerplant checks	powerplant checks as appropriate to the aeroplane type.

TABLEAU

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Phase	Articles de contrôle de compétence	Procédures
1. Avant le vol	(1) Examen des connaissances du pilote au sujet du matériel	*a*) épreuve pratique, orale ou écrite, portant sur le matériel et répondant aux exigences de l'alinéa *b*), sauf que le pilote qui aura accompli de façon satisfaisante un examen de l'équipement à l'école du transporteur aérien au cours des 6 mois précédents sera censé avoir répondu à ces exigences; *b*) l'examen sur le matériel doit être étroitement coordonné avec la partie de l'épreuve de contrôle de compétence, portant sur les procédures de vol et s'y rapporter. L'examen portera sur: (i) des questions exigeant une connaissance pratique de l'avion, de ses installations motrices, circuits, composants et de ses facteurs d'exploitation et de performance, (ii) les procédures normales, exceptionnelles et d'urgence, ainsi que les opérations et limites s'y rapportant, et (iii) les articles appropriés du manuel de vol de l'aéronef approuvé.
	(2) Inspection de l'avion	*a*) l'inspection prévol doit comprendre (i) une inspection visuelle de l'extérieur ainsi que de l'intérieur de l'avion, et (ii) l'exécution de la liste de vérifications avant la mise en marche, les vérifications appropriées du système de commande, les procédures de mise en marche, les vérifications de tout le matériel radio et électronique et la sélection des installations et fréquences de navigations et de radiocommunication avant le vol; et *b*) au cours de l'inspection prévol, le pilote doit expliquer brièvement le but de chaque poste de la liste, mais s'il est nécessaire que l'équipage de conduite du type d'avion en cause comprenne un mécanicien navigant, le pilote n'est pas tenu d'accomplir l'inspection visuelle avant le vol.
	(3) Circulation au sol	cette manœuvre comprend (dans le cas d'une épreuve de contrôle de la compétence d'un commandant en second faite, dans la mesure du possible, au poste du commandant en second de l'équi-

TABLE—*Cont.*

Column I	Column II	Column III
Phase	Proficiency Check Items	Procedures
2. Take-offs	(1) Normal take-off	one take-off to be performed as follows: taxi the aeroplane into position on the runway to be used for departure, take-off and fly the aeroplane in the climbing configuration until the landing gear and flaps are fully retracted or to the point where an altitude of 1,500 feet above the airport elevation is reached, whichever occurs first.
	*(2) Instrument take-off	one take-off as specified in the normal take-off proficiency check procedure, except that instrument conditions shall be simulated at or before reaching an altitude of 100 feet above the airport elevation.
	(3) Crosswind take-off	one crosswind take-off if practicable under the existing meteorological, airport and traffic conditions.
	**(4) Simulated power plant failure take-off	one take-off with a simulated failure of the critical engine (*a*) in an approved simulator (i) at a point after V_1 and before V_2 that in the judgment of the check pilot is appropriate to the aeroplane type under the prevailing conditions, or (ii) at a point as close as possible after V_1 when V_1 and V_2, or V_1 and V_r are identical, or (*b*) in an aeroplane in flight, at a safe altitude, as close to V_2 as is appropriate to the aeroplane type under the prevailing conditions.
	(5) Rejected take-off	one rejected take-off to be performed (*a*) after a normal take-off has been started at a reasonable speed that has been determined by giving due consideration to runway length, surface conditions, brake heat energy, and other pertinent factors, but in no event at a speed greater than 50 per cent of V_1 speed,

*To be performed under simulated instrument conditions.
**To be performed in accordance with section 54 of this Order.

TABLEAU—*Suite*

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Phase	Articles de contrôle de compétence	Procédures
		page) des procédures de circulation au sol, de manœuvre sur l'eau ou d'accostage en conformité des instructions données par l'autorité compétente du contrôle de la circulation aérienne ou par le pilote inspecteur.
	(4) Vérification de l'installation motrice	vérifications de l'installation motrice selon le type d'avion.
2. Décollages	(1) Décollage normal	un seul décollage à exécuter de la façon suivante: amener l'avion en ligne de piste, décoller et voler en configuration montée jusqu'à ce que le train d'atterrissage et les volets soient entièrement rentrés ou jusqu'à une altitude de 1,500 pieds au-dessus de l'altitude de l'aéroport, selon la première de ces deux éventualités.
	*(2) Décollage aux instruments	un décollage conformément à la procédure de contrôle de compétence relative au décollage normal, sauf que les conditions de vol aux instruments doivent être simulées au plus tard à une altitude de 100 pieds au-dessus de l'altitude de l'aéroport.
	(3) Décollage par vent de côté	un décollage par vent de côté si des conditions météorologiques et le trafic existants à l'aéroport rendent cet exercice possible.
	**(4) Simulacre de panne de moteur au décollage	un décollage avec simulacre de panne du moteur critique *a*) sur un simulateur approuvé (i) en un point se situant après V_1 et avant V_2 et qui, selon le jugement du pilote-inspecteur convient au type de l'avion dans les conditions du moment, ou (ii) en un point aussi voisin que possible de V_1 croissant, lorsque V_1 et V_2 ou V_1 et V_r, sont identiques, ou *b*) à bord d'un avion en vol, à une altitude compatible avec la sécurité, aussi près de V_2 que le permet le type de l'avion dans les conditions du moment.
	(5) Décollage refusé	un décollage refusé à exécuter *a*) après avoir entrepris un décollage normal à une vitesse raisonnable qui a été déterminée en tenant bien compte de la longueur de la piste, de l'état de la surface, de l'énergie calorifique de freinage, et d'autres facteurs pertinents,

*A exécuter dans des conditions fictives de décollage aux instruments.
**A exécuter conformément aux dispositions de l'article 54 de la présente ordonnance.

TABLE—*Cont.*

Column I	Column II		Column III
Phase	Proficiency Check Items		Procedures
			(*b*) in an approved simulator with an approved visual system, or (*c*) in an aeroplane other than during an actual take-off.
3. Instrument Procedures	*(1)	Area departure and arrival	the check shall include area departure and arrival procedures during which the pilot shall (*a*) adhere to actual or simulated air traffic control clearances, including assigned radials, and (*b*) properly use available navigation facilities.
	*(2)	Holding	this procedure includes entering, maintaining, and leaving holding patterns and may be performed in connection with either area departure or arrival procedures.
	***(3)	ILS and Other Instrument Approaches	(*a*) there shall be at least two instrument approaches including the following: (i) one approach on the principal let-down aid used in the applicable air carrier operation with a simulated failure of one engine before the final approach is initiated and continuing to touchdown, and (ii) one other approach on a let-down aid normally used in the applicable air carrier operations; (*b*) each instrument approach shall be performed according to any procedures and limitations approved for the approach facility used; (*c*) each instrument approach begins when the aeroplane is over the initial approach fix for the approach facility used or turned over to the final approach controller in the case of a PAR approach and ends when the aeroplane contacts the runway or when transition to a missed approach configuration is completed; (*d*) instrument conditions need not be simulated below 100 feet above touchdown zone elevation; and (*e*) each instrument approach procedure other than ILS may be accomplished in an approved training device if observed by an approved check pilot or an approved instructor.

*To be performed under simulated instrument conditions.
***To be performed under simulated instrument conditions in accordance with section 54 of this Order.

TABLEAU—*Suite*

Colonne I	Colonne II		Colonne III
Phase	Articles de contrôle de compétence		Procédures
			mais en aucun cas à une vitesse supérieure à cinquante pour cent de la vitesse V_1, *b*) dans un simulateur approuvé au moyen d'un système visuel approuvé, ou *c*) dans un avion mais non au cours d'un décollage réel.
3. Procédures de vol aux instruments	*(1)	Secteur de départ et d'arrivée	Pendant l'épreuve qui comprendra les procédures à effectuer dans le secteur de départ et dans le secteur d'arrivée, le pilote doit *a*) se conformer aux autorisations effectives ou simulées du contrôle de la circulation aérienne, assignation de relèvements VOR comprise (*radials*), et *b*) utiliser comme il convient les aides à la navigation disponibles.
	*(2)	Attente	cette procédure comprend l'amorce, le maintien et l'abandon de configurations d'attente et peut être exécutée conjointement avec des procédures de départ ou d'arrivée dans une zone.
	***(3)	Approches d'atterrissage aux instruments (ILS) et autres approches aux instruments	*a*) au moins deux approches aux instruments, qui comprendront les manœuvres ci-après, doivent être exécutées: (i) une approche au moyen de la principale aide à la descente utilisée pour l'exploitation en cause du transporteur aérien avec défaillance simulée d'un seul moteur avant d'entreprendre l'approche finale, en continuant jusqu'à la prise de contact avec le sol, et (ii) une autre approche au moyen d'une aide à la descente utilisée pour l'exploitation appropriée du transporteur aérien; *b*) chaque approche aux instruments doit être exécutée conformément à toutes procédures et limites approuvées dans le cas de l'installation d'approche utilisée; *c*) chaque approche aux instruments commence lorsque l'avion est au-dessus du point d'approche initial pour l'installation d'approche utilisée au moment où il est confié au contrôleur d'approche finale dans le cas d'une approche au radar d'approche de précision (PAR), et prend fin lorsque

*A exécuter dans des conditions fictives de décollage aux instruments.
***A exécuter dans des conditions fictives de vol aux instruments, conformément aux dispositions de l'article 54 de la présente ordonnance.

TABLE—*Cont.*

Column I Phase	Column II Proficiency Check Items	Column III Procedures
	**(4) Circling approaches	(*a*) if the air carrier is approved for circling minima below 1,000 foot ceiling and a 3 mile ground visibility, at least one circling approach must be made under the following conditions: (i) the portion of the approach to the authorized minimum circling approach altitude must be made under simulated instrument conditions, (ii) the approach must be made to the authorized minimum circling approach altitude followed by a change in heading and the necessary manoeuvring (by visual reference) to maintain a flight path that permits a normal landing on a runway at least 90 degrees from the final approach track of the simulated instrument portion of the approach, and (iii) the circling approach shall be performed without excessive manoeuvring and without exceeding the normal operating limits of the aeroplane, and the angle of bank shall not exceed 30 degrees; and (*b*) the circling approach manoeuvre may be performed in an approved simulator that has circling capability if the Director is of the opinion that a pilot's competency can be determined as well in the simulator as in an aeroplane.
	***(5) Missed approaches	one missed approach from a simulated instrument approach followed by a simulated failure of the critical engine with the overshoot to be started in sufficient time to permit transition to the climb configuration followed, in sequence, by an approved missed approach procedure for the approach facility being used.

**To be performed in accordance with section 54 of this Order.
***To be performed under simulated instrument conditions in accordance with section 54 of this Order.

TABLEAU—*Suite*

Colonne I Phase	Colonne II Articles de contrôle de compétence	Colonne III Procédures
		l'avion prend contact avec la piste ou lorsque le passage à la configuration d'approche manquée est terminé; *d*) il n'est pas nécessaire de simuler à moins de 100 pieds au-dessus de l'altitude de la zone de contact; et *e*) chaque procédure d'approche aux instruments autre que l'atterrissage aux instruments peut être accomplie au moyen d'un dispositif d'entraînement approuvé sous la surveillance d'un pilote inspecteur approuvé ou d'un moniteur approuvé.
	**(4) Approches avec circuit	*a*) si le transporteur aérien a l'autorisation d'effectuer les approches avec circuit à un plafond minimal inférieur à 1,000 pieds et une visibilité minimale au sol inférieure à trois milles, au moins une approche avec circuits doit être faite dans les conditions suivantes: (i) la partie de l'approche qui est faite à l'altitude minimale autorisée d'approche avec circuits doit être accomplie dans des conditions fictives de vol aux instruments, (ii) l'approche doit être faite à l'altitude minimale autorisée d'approche avec circuits et suivie d'un changement de cap et des manœuvres nécessaires (par référence visuelle) pour garder une trajectoire de vol qui permette un atterrissage normal sur une piste à au moins quatre-vingt-dix degrés de la trajectoire d'approche finale de la partie de l'approche qui est faite dans des conditions fictives de vol aux instruments, et (iii) l'approche avec circuits doit être exécutée sans manœuvre superflue et sans dépasser les limites normales d'utilisation de l'avion, et l'angle d'inclinaison latérale ne doit pas dépasser trente degrés; et *b*) la manœuvre d'approche avec circuits peut être exécutée dans un simulateur approuvé simulant des circuits, si le Directeur estime que la com-

**A exécuter conformément aux dispositions de l'article 54 de la présente ordonnance.

TABLE—*Cont.*

Column I Phase	Column II Proficiency Check Items	Column III Procedures
4. In-Flight	*(1) Steep turns	at least one steep turn in each direction, each turn involving a bank angle of 45 degrees and a change in heading of at least 180 degrees but not more than 360 degrees.
	*(2) Approaches to stalls (required on an initial proficiency check only)	(*a*) for the purpose of this procedure the required approach to a stall is reached when there is a perceptible buffet or other response to the initial stall entry, and except as provided below there shall be at least three approaches to stalls one of which shall be performed while in a turn with a bank angle of between 15 and 30 degrees including (i) one in the take-off configuration (except where a zero-flap take-off configuration is normally used in that type and model of aeroplane), (ii) one in a clean configuration, and (iii) one in a landing configuration; and (*b*) if the carrier is authorized to dispatch or flight release the aeroplane with a stall warning device inoperative, the device may not be used during these manoeuvres.
	(3) Specific flight characteristics (required on an initial proficiency check only)	recovery from specific flight characteristics that are peculiar to the aeroplane type, such as approach to compressibility, dutch roll and high rate of descent, shall be demonstrated.
	(4) Engine failures	in addition to the specific requirements for manoeuvres with simulated engine failures, the check pilot may require a simulated engine failure at any time during the check.

*To be performed under simulated instrument conditions.

TABLEAU—*Suite*

Colonne I Phase	Colonne II Articles de contrôle de compétence	Colonne III Procédures
		pétence d'un pilote peut être déterminée aussi bien dans ce simulateur qu'à bord d'un avion.
	***(5) Approches manquées	une approche manquée suivant une approche fictive aux instruments, suivie d'une défaillance simulée du moteur le plus défavorable, le dépassement du terrain devant être amorcé à temps pour permettre la transition à la configuration de montée suivie, sans interruption d'une procédure d'approche manquée approuvée pour l'installation d'approche utilisée.
4. En vol	*(1) Virages serrés	au moins un virage serré dans chaque direction, chaque virage comprenant un angle d'inclinaison latérale de quarante-cinq degrés et un changement de cap d'au moins cent quatre-vingts degrés et d'au plus trois cent soixante degrés.
	*(2) Approches de décrochage (requises lors de l'épreuve initiale de contrôle de compétence seulement)	*a*) aux fins de cette procédure, l'approche du décrochage exigée est réalisée lorsqu'il se produit un buffeting ou autre réaction perceptible à l'amorce initiale de décrochage, et sauf dispositions contraires ci-après, au moins trois approches de décrochage doivent être exécutées dont l'une en virage à un angle d'inclinaison latérale variant entre quinze et trente degrés, y compris (i) une dans la configuration de décollage (sauf lorsque la configuration de décollage avec volets rentrés est normalement utilisée pour ce type et ce modèle d'avion), (ii) une dans la configuration pure, et (iii) une dans la configuration d'atterrissage; et *b*) si le transporteur est autorisé à exploiter un avion ou à l'autoriser à voler en cas de panne d'avertisseur de décrochage, ce dispositif ne peut pas être utilisé au cours de ces manœuvres.
	(3) Caractéristiques particulières de vol (requises lors de l'épreuve initiale de contrôle de compétence seulement)	le rétablissement de caractéristiques de vol précises qui sont particulières au type de l'avion, par exemple, l'entrée en compressibilité, le roulis hollandais et la descente rapide, doit faire l'objet d'une démonstration.

*A exécuter dans des conditions fictives de vol aux instruments.
***A exécuter dans des conditions fictives de vol aux instruments conformément aux dispositions de l'article 54 de la présente ordonnance.

TABLE—*Cont.*

Column I Phase	Column II Proficiency Check Items	Column III Procedures
5. Landings and approaches to landings	(1) Normal landing	one normal landing.
	*(2) Landing from an ILS approach	one landing in sequence from an ILS instrument approach, except that if circumstances beyond the control of the pilot prevent an actual landing the check pilot may accept an approach to a point where in his judgment a landing to a full stop could have been made.
	(3) Crosswind landing	one crosswind landing, if practical under existing meteorological, airport and traffic conditions.
	**(4) Landing with simulated powerplant failure	one landing and manoeuvring to that landing with simulated failure of 50 per cent of the available engines and the simulated loss of power shall be on one side of the aeroplane, except that (*a*) the simulated loss of power shall be on the centre and one outboard engine on three-engine aeroplanes, (*b*) in the case of a proficiency check for other than a pilot-in-command, the simulated loss of power may be only the critical engine, and (*c*) in the case of turbo-jet aeroplanes, there may be substituted, (i) in the case of a four engine turbo-jet aeroplane, manoeuvring to a landing with simulated failure of the critical engine and performance of the manoeuvre either in an approved simulator or simulated in flight at altitude, with simulated failure of 50 per cent of available engines, and (ii) in the case of a three engine turbo-jet aeroplane, manoeuvring to a landing using an approved procedure that approximates the loss of two engines.
	(5) Landing from a circling approach	if the air carrier is approved for circling minima below 1,000 foot ceiling and 3 miles ground visibili-

*To be performed under simulated instrument conditions.
**To be performed in accordance with section 54 of this Order.

TABLEAU—*Suite*

Colonne I Phase	Colonne II Articles de contrôle de compétence	Colonne III Procédures
	(4) Défaillances de moteur	en plus des exigences précises des manœuvres exécutées lors de défaillances simulées de moteur, le pilote inspecteur peut exiger la simulation d'une défaillance de moteur à n'importe quel moment au cours de l'épreuve de contrôle.
5. Atterrissages et approches d'atterrissage	(1) Atterrissage normal	un atterrissage normal.
	*(2) Atterrissage suivant une approche ILS	un atterrissage suivant une approche ILS, sauf que lorsque des circonstances indépendantes de la volonté du pilote empêchent l'exécution d'un atterrissage réel, le pilote inspecteur peut accepter une approche jusqu'au point où, à son avis, un atterrissage jusqu'à l'arrêt complet aurait pu être exécuté.
	(3) Atterrissage par vent de côté	un atterrissage par vent de côté, si possible dans les conditions météorologiques, d'aéroport et de circulation existantes.
	**(4) Atterrissage avec défaillance simulée des moteurs	un atterrissage précédé des manœuvres nécessaires avec défaillance fictive de la moitié des moteurs, la perte des moteurs devant se produire du même côté de l'avion, sauf que *a*) la panne sera simulée pour le moteur central et un moteur extérieur dans le cas d'un trimoteur, *b*) dans le cas d'une épreuve de contrôle de la compétence d'une personne autre qu'un pilote commandant de bord, la panne simulée doit être exclusivement la panne du moteur le plus défavorable, et *c*) dans le cas d'avions à turboréacteurs, on peut substituer ce qui suit, (i) dans le cas d'un avion à quatre turboréacteurs, manœuvre d'atterrissage avec défaillance fictive du moteur le plus défavorable et exécution de la manœuvre soit dans un simulateur approuvé, soit simulation en vol à une certaine altitude, avec défaillance fictive de la moitié des moteurs, et (ii) dans le cas d'un avion à trois turboréacteurs, manœuvre d'atterrissage en suivant une procédure approuvée simulant la défaillance de deux moteurs.

*A exécuter dans des conditions fictives de vol aux instruments.
**A exécuter conformément aux dispositions de l'article 54 de la présente ordonnance.

TABLE—*Cont.*

Column I	Column II	Column III
Phase	Proficiency Check Items	Procedures
		ty, one landing under simulated circling approach conditions except that if circumstances beyond the control of the pilot prevent a landing, the check pilot may accept an approach to a point where in his judgment a landing to a full stop could have been made.
	**(6) Rejected landing	one rejected landing that includes a normal missed approach procedure after the landing is rejected, and for the purpose of this manoeuvre (*a*) the landing should be rejected at a height of approximately 50 feet when the aeroplane is approximately over the runway threshold, (*b*) this procedure may be combined with the ILS missed approach or the circling approach, and (*c*) if demonstrated under simulated instrument conditions, those conditions need not be simulated below a height of 100 feet above the runway.
	(7) Combination landings	(*a*) demonstrations of landings and approaches to landings shall include the types listed in subitems (1) to (6) but more than one type may be combined where appropriate.
6. Normal and abnormal procedures	Pilot's knowledge of systems and devices appropriate to the aeroplane	(*a*) a qualifying pilot shall demonstrate the proper use of as many of the systems and devices listed below and other systems, devices or aids available as the check pilot deems necessary to determine that the pilot has a practical knowledge of the use of the systems and devices (appropriate to the aeroplane type); (i) anti-icing and de-icing systems, (ii) auto-pilot systems, (iii) automatic or other approach aid systems, (iv) stall warning devices, stall avoidance devices, stability augmentation devices, and (v) airborne radar devices; (*b*) this procedure may be completed in an approved simulator if the Director is of the

**To be performed in accordance with section 54 of this Order.

TABLEAU—*Suite*

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Phase	Articles de contrôle de compétence	Procédures
	(5) Atterrissage à la suite d'une approche avec circuit	si le transporteur aérien est autorisé à faire exécuter des approches avec circuits à des minima inférieurs à un plafond de 1,000 pieds et à une visibilité de trois milles au sol, un atterrissage dans des conditions simulées d'approche avec circuits, sauf que si des circonstances indépendantes de la volonté du pilote empêchent un atterrissage, le pilote inspecteur peut accepter une approche jusqu'au point où, à son avis, un atterrissage jusqu'à l'arrêt complet aurait pu être fait.
	**(6) Atterrissage refusé	un atterrissage refusé qui comprend une procédure normale d'approche manquée après le refus de l'atterrissage, et aux fins de cette manœuvre, *a*) l'atterrissage doit être refusé à une altitude d'environ cinquante pieds, lorsque l'avion se trouve à peu près au-dessus du seuil de piste, *b*) cette procédure peut être combinée avec l'approche ILS manquée ou l'approche avec circuits, et *c*) si la démonstration a lieu dans des conditions simulées de vol aux instruments, il n'est pas nécessaire de simuler ces conditions à moins de cent pieds au-dessus de la piste.
	(7) Atterrissages combinés	les démonstrations d'atterrissages et d'approches d'atterrissage doivent comprendre les types figurant dans les paragraphes (1) à (6), mais il est permis de combiner plusieurs types s'il y a lieu.
6. Procédures normales et extraordinaires	Connaissance par le pilote des circuits et dispositifs propres à l'avion	*a*) le pilote se qualifiant doit démontrer sa capacité à utiliser de la manière appropriée tous les circuits et dispositifs figurant ci-après ainsi que les autres circuits, dispositifs ou aides disponibles que le pilote inspecteur estimera nécessaires pour déterminer que le pilote possède une connaissance pratique de l'utilisation des circuits et dispositifs (appropriés au type d'avion en cause): (i) circuits de réchauffage et de dégivrage, (ii) circuits de pilotage automatique, (iii) circuits automatiques ou autres d'aide à l'approche, (iv) dispositifs avertisseurs de décrochage, d'évitement du décrochage,

**A exécuter conformément aux dispositions de l'article 54 de la présente ordonnance.

TABLE—*Conc.*

Column I Phase	Column II Proficiency Check Items	Column III Procedures
		opinion that a pilot's competency with respect to the systems and devices can be determined as well in the simulator as in the aeroplane.
7. Emergency procedures	Pilot's knowledge of emergency procedures appropriate to the aeroplane	(*a*) a pilot shall demonstrate as many of the emergency procedures outlined in the appropriate approved Aircraft Flight Manual and as many of the emergency procedures for the following emergency situations as in the opinion of the check pilot are necessary to determine that the pilot has an adequate knowledge of and ability to perform such procedures: (i) fire in flight, (ii) smoke control, (iii) rapid decompression, (iv) emergency descent, (v) hydraulic and electrical system failures and malfunctions, (vi) landing gear and flap systems failure and malfunctions, and (vii) failure of navigation or communication equipment; (*b*) emergency descents and hydraulic and electrical system failures and malfunctions may be simulated in an appropriate training device, approved by the Director for that purpose; and (*c*) this item may be performed in an approved simulator if the Director is of the opinion that the pilot's competency can be determined as well in the simulator as in an aeroplane.

TABLEAU—*Fin*

Colonne I Phase	Colonne II Articles de contrôle de compétence	Colonne III Procédures
		d'augmentation de la stabilité, et (v) dispositifs radar aéroportés; *b*) cette procédure peut être accomplie dans un simulateur approuvé si le Directeur est d'avis que la compétence d'un pilote pour ce qui est des circuits et dispositifs peut être déterminée aussi bien dans le simulateur que dans l'avion.
7. Procédures d'urgence	Connaissance par le pilote des procédures d'urgence propres à l'avion	*a*) le pilote doit démontrer qu'il possède des connaissances et des aptitudes suffisantes pour exécuter les procédures d'urgence exposées dans le manuel de vol d'aéronef approuvé et toutes les procédures relatives aux situations d'urgence ci-après, que le pilote inspecteur jugera nécessaire de lui faire exécuter à cette fin: (i) incendie en vol, (ii) lutte contre la fumée, (iii) décompression rapide, (iv) descente d'urgence, (v) défaillances et fonctionnement défectueux des circuits hydraulique et électrique, (vi) défaillances et fonctionnement défectueux des circuits de train d'atterrissage et de volets, et (vii) défaillance de l'équipement de navigation ou de télécommunication; *b*) des descentes d'urgence et des pannes et défectuosités des circuits hydraulique et électrique peuvent être simulées dans un dispositif d'entraînement approprié, approuvé par le Directeur à ces fins; et *c*) les présentes procédures peuvent être exécutées dans un simulateur approuvé si le Directeur est d'avis que la compétence du pilote peut être déterminée aussi bien dans le simulateur qu'à bord d'un avion.

3. When performing any of the procedures enumerated in the table in item 2, a pilot shall demonstrate judgment commensurate with a high level of safety, and in determining whether the pilot has shown such judgment the check pilot shall consider

(*a*) the pilot's adherence to approved procedures;

(*b*) the pilot's action in situations requiring a decision based on his analysis where there is no prescribed procedure or recommended practice; and

3. Dans l'exécution de l'une quelconque des procédures énumérées au tableau dans l'article 2, le pilote doit faire preuve d'un jugement garantissant une très grande sécurité, et pour déterminer si le pilote a démontré cette qualité de jugement, le pilote-inspecteur doit tenir compte des facteurs suivants:

a) le respect par le pilote des procédures approuvées;

b) le comportement du pilote dans des situations exigeant une décision basée sur son analyse de la situation lorsqu'il

(*c*) the pilot's qualities of airmanship in selecting a course of action.

Note: The passing of a pilot proficiency check satisfies the flight check requirements for an instrument rating renewal.

n'existe pas de procédure prescrite ou de pratique recommandée; et

c) l'aptitude au pilotage d'avion que révèle le pilote dans le choix des mesures à prendre.

Remarque: L'épreuve de contrôle de la compétence du pilote répond aux exigences de l'épreuve de contrôle en vol à réussir pour obtenir un renouvellement de la qualification de vol aux instruments.

SCHEDULE IV

(*s. 54*)

MINIMUM STANDARDS FOR THE APPROVAL OF AEROPLANE SIMULATORS

Application for Approval

1. (1) An application for approval of an aeroplane simulator shall be submitted to the Director and shall include

(*a*) sufficient information to show that the simulator adequately simulates the type of aeroplane with respect to the items and systems listed in section 3 of this Schedule; and

(*b*) comparative data sheets showing that the performance and flight characteristics of the aeroplane simulator have been flight checked and found to be within the limits prescribed in sections 4 and 5 of this Schedule.

(2) The aeroplane data used for comparison purposes referred to in paragraph (1)(*b*) shall be applicable to the aeroplanes currently in use by the air carrier and may be obtained from

(*a*) the approved aircraft flight manual, type inspection reports or other flight test data provided by the manufacturer;

(*b*) flight tests conducted in the air carrier's own aeroplane (performance and flight characteristics data for the centre of gravity limits and weights used during training will be satisfactory) if an outline of the tests to be conducted

(i) has been prepared by the air carrier and co-ordinated with the Director, and

(ii) contains procedures to be followed and data to be obtained during each phase of the flight testing programme; or

(*c*) other sources approved by the Director.

General Requirements

2. (1) The effect of changes on the basic forces and moments shall be introduced for all combinations of drag and thrust normally encountered in flight, including the effect of changes in aeroplane attitude, power, drag, altitude, temperature, gross weight, centre of gravity location and configuration.

ANNEXE IV

(*art. 54*)

NORMES MINIMALES D'APPROBATION DES SIMULATEURS D'AVION

Demande d'approbation

1. (1) La demande d'approbation d'un simulateur d'avion doit être présentée au Directeur et comprendre

a) tous les renseignements voulus pour démontrer que le simulateur reproduit de façon satisfaisante le type d'avion intéressé pour ce qui est des articles et des circuits mentionnés à l'article 3 de la présente annexe; et

b) des feuilles de données comparatives qui démontrent que les caractéristiques de performance et de vol du simulateur d'avion ont été vérifiées en opération et jugées dans les limites prescrites aux articles 4 et 5 de la présente annexe.

(2) Les données relatives à l'avion et utilisées aux fins de la comparaison mentionnée à l'alinéa (1)*b*) doivent s'appliquer aux avions utilisés couramment par le transporteur aérien, et peuvent être tirées

a) du manuel de vol d'aéronef approuvé, de rapports d'inspection de type ou d'autres données d'essai en vol fournies par le constructeur;

b) d'essais en vol accomplis dans le propre avion du transporteur aérien (pour ce qui est des limites de centrage et des masses utilisées au cours de l'entraînement on pourra se servir des valeurs données dans les caractéristiques de performance et de vol) si un exposé des essais à faire

(i) a été préparé par le transporteur aérien et coordonné par le Directeur, et

(ii) contient les procédures à suivre et les renseignements à rassembler au cours de chaque phase du programme d'essais en vol; ou

c) d'autres sources approuvées par le Directeur.

Exigences générales

2. (1) L'effet des modifications sur les forces et moments fondamentaux doit être présenté dans le cas de toutes les combinaisons de traînée et de poussée se présentant en vol, y compris l'effet des variations d'assiette, de puissance, de traînée, d'altitude, de masse brute, de centrage et de configuration de l'avion et des variations de température.

(2) In response to control movement by a flight crew member, all instrument indications involved in the simulation of the applicable aeroplane must be entirely automatic in character, unless otherwise specified in this Schedule.

(3) The rate of change of simulator instrument readings and of control forces shall, unless specific tolerances are otherwise specified in this Schedule, reasonably correspond to the rate of change that would occur in the applicable aeroplane under actual flight conditions for any given change in the applied load on the controls, in the applied power or in aeroplane configuration.

(4) Control forces and degree of actuating control travel shall, unless specific tolerances are otherwise specified in this Schedule, reasonably correspond to those that would occur in the aeroplane under actual flight conditions.

(5) The instrument indication on a simulator shall be such that it may be used for the training and checking of a pilot in the operational use of controls and instruments on the applicable aeroplane model during the simulated execution of ground operation, take-off, landing, normal flight, unusual attitudes, navigation problems and instrument approach procedures.

(6) A simulator shall be so designed that malfunction of aeroplane engines, propellers and primary systems may be presented and corrective action may be taken by the crew to cope with such emergencies.

(7) A simulator shall be capable of simulating ground and in-flight operation of the communication and navigation systems of the applicable aeroplane.

Minimum Standards for Simulation of Aeroplane Systems

3. An aeroplane simulator shall simulate at least the following items and systems that are appropriate to the type of aeroplane being simulated:

(*a*) all normal cockpit noise related to engine or aerodynamic noise (adjustable volume is permissible);

(*b*) all flight controls;

(*c*) gust locks;

(*d*) trim tabs;

(*e*) landing gear operation;

(*f*) wheel brakes;

(*g*) steering mechanisms used on the ground;

(*h*) wing flaps and spoilers;

(*i*) powerplant operations;

(*j*) propeller controls and systems;

(*k*) anti-detonation injection systems;

(*l*) fuel and oil systems;

(*m*) cockpit, representing a full scale mock-up, including normal pilot and flight engineer stations and accommodations for the instructor or check pilot, and representing a typical fleet aeroplane;

(2) Tous les instruments servant à l'indication du déplacement d'une commande pour un membre d'équipage de conduite, aux fins de la simulation de l'avion intéressé doivent fonctionner de façon entièrement automatique, sauf dispositions contraires de la présente annexe.

(3) La vitesse de variation des indications d'instrument et des forces de commande du simulateur doit, sauf mention de tolérances précises dans la présente annexe, correspondre raisonnablement à la vitesse de variation qui se produirait dans l'avion en cause dans des conditions de vol réelles pour toute modification donnée de la charge appliquée sur les commandes, de la puissance appliquée ou de la configuration de l'avion.

(4) Les forces de commande et la course des commandes doivent, sauf mention de tolérances précises dans la présente annexe, correspondre raisonnablement à ce qui se produirait dans l'avion dans des conditions de vol réelles.

(5) Les instruments du simulateur doivent donner toutes les indications nécessaires afin que l'on puisse utiliser le simulateur pour l'instruction et le contrôle d'un pilote dans l'utilisation des commandes et des instruments du modèle d'avion intéressé au cours de l'exécution fictive de procédures de manœuvre au sol, de décollage, d'atterrissage, de vol normal, d'attitudes inusitées, de difficultés de navigation et d'approche aux instruments.

(6) Le simulateur doit être conçu de façon à pouvoir reproduire un fonctionnement défectueux des moteurs, des hélices et des circuits principaux de l'avion et de façon à permettre l'exécution par l'équipage des mesures nécessaires pour répondre à ces cas d'urgence.

(7) Le simulateur doit se prêter au fonctionnement fictif, tant au sol qu'en vol, des moyens de télécommunication et de navigation en usage sur l'avion auquel il correspond.

Normes minimales de simulation des circuits d'avion

3. Le simulateur d'avion doit simuler au moins les articles et circuits ci-après qui se rapportent au type d'avion qui est simulé:

a) tous les bruits de moteur et les bruits aérodynamiques entendus habituellement dans un poste de pilotage (une commande de volume de bruit est permise);

b) toutes les commandes de vol;

c) les dispositifs de blocage des gouvernes;

d) les volets de compensation;

e) le fonctionnement du train d'atterrissage;

f) les freins de roue;

g) les mécanismes de direction utilisés au sol;

h) les volets hypersustentateurs et les spoilers;

i) l'exploitation de l'installation motrice;

j) les commandes et circuits d'hélice;

k) les circuits d'injection d'antidétonnant;

l) les circuits de carburant et d'huile;

m) un poste de pilotage qui est une reproduction grandeur réelle de celui d'un avion type du transporteur aérien comprenant les postes occupés ordinairement par le pilote et le

(*n*) circuit breaker stations manageable by the flight crew in the flight compartment (those not related to essential flight equipment or systems need not be operative);

(*o*) hydraulic systems;

(*p*) fire detection and extinguishing systems;

(*q*) pneumatic systems (including emergency airbrakes);

(*r*) electrical systems;

(*s*) interior cockpit lights;

(*t*) exterior light controls;

(*u*) pressurization and air conditioning systems (instrument indication and warning signals);

(*v*) de-icing and anti-icing systems; and

(*w*) supplemental breathing systems (the systems may be charged with or vented to air).

Minimum Standards of Performance

4. (1) An aeroplane simulator shall simulate the performance characteristics of the particular type of aeroplane being simulated, aeroplane weight and centre of gravity optional, within the following limits:

(*a*) propeller feathering time, ±3 seconds;

(*b*) landing gear operating time, ±3 seconds;

(*c*) wing flap operating time, ±3 seconds;

(*d*) take-off acceleration time, ±10 per cent;

(*e*) average rate of turn on calibration of gyro-compass and turn-and-bank indicator in standard rate turns and 30-degree banked turns, through a range of 180 degrees, ±10 per cent;

(*f*) minimum control speed (in-flight), ±5 knots;

(*g*) stall warning speed (initial buffet) in the take-off, approach, and landing configuration, (wings level), ±3 knots;

(*h*) stall speeds in the take-off, approach, and landing configuration, (wings level), ±5 knots;

(*i*) the difference between stall warning (initial buffet) and stall speed shall be within ±5 knots of that for the appropriate aeroplane, but in no case should the stall occur before the stall warning;

(*j*) speed versus power in level flight at cruise altitude, ±5 knots, or 3 per cent, or 0.03 Mach;

(*k*) rates of climb versus altitude in the case of

(i) propeller aeroplane simulators ±50 feet or 10 per cent, and

(ii) jet aeroplane simulators ±100 feet or 10 per cent;

(*l*) the rates of climb versus altitude standards referred to in paragraph (*k*) shall apply to propeller aeroplane and jet aeroplane simulators in all of the following configurations:

(i) take-off gear down (one engine inoperative),

(ii) take-off gear up (one engine inoperative),

(iii) final take-off (one engine inoperative),

(iv) all engines en route,

mécanicien navigant ainsi qu'une place pour le moniteur ou le pilote inspecteur;

n) des panneaux de disjoncteurs situés dans le poste de pilotage pouvant être utilisés par l'équipage de conduite (il n'est pas exigé que les disjoncteurs des équipements ou des circuits qui ne sont pas essentiels au vol soient en état de fonctionner);

o) les circuits hydrauliques;

p) les circuits de détection et d'extinction d'incendie;

q) les circuits d'air comprimé (y compris les freins de secours à air comprimé);

r) les circuits électriques;

s) l'éclairage intérieur du poste de pilotage;

t) les commandes de l'éclairage extérieur;

u) les circuits de pressurisation et de conditionnement d'air;

v) les circuits de dégivrage et de réchauffage; et

w) les circuits respiratoires supplémentaires (ces circuits peuvent être chargés d'air ou ouverts à l'air libre).

Normes minimales de performance

4. (1) Le simulateur d'avion doit simuler les caractéristiques de performance du type particulier d'avion qui est simulé, la masse et le centrage étant facultatifs, dans les limites suivantes:

a) temps de mise en drapeau de l'hélice: ±3 secondes;

b) temps de manœuvre du train d'atterrissage: ±3 secondes;

c) temps de manœuvre des volets hypersustentateurs: ±3 secondes;

d) temps d'accélération au décollage: ±10 pour cent;

e) vitesse angulaire de virage moyenne lors de l'étalonnage du compas gyroscopique et de l'indicateur de virage et d'inclinaison latérale dans des virages à vitesse normale et des virages inclinés de 30 degrés, sur une gamme de 180 degrés: ±10 pour cent;

f) vitesse minimale de contrôle (en vol): ±5 nœuds;

g) vitesse d'avertissement de décrochage (buffeting initial) en configuration de décollage, d'approche et d'atterrissage (ailes horizontales): ±3 nœuds;

h) vitesses de décrochage en configuration de décollage, d'approche et d'atterrissage (ailes horizontales): ±5 nœuds;

i) la différence entre la vitesse d'avertissement de décrochage (buffeting initial) et la vitesse de décrochage ne doit pas différer de plus de 5 nœuds (plus ou moins) par rapport à l'avion intéressé, mais en aucun cas le décrochage ne doit se produire avant l'avertissement de décrochage;

j) vitesse en fonction de la puissance en vol horizontal à l'altitude de croisière: ±5 nœuds, ou 3 pour cent, ou 0.03 Mach;

k) vitesse ascensionnelle en fonction de l'altitude dans le cas des

(i) simulateurs d'avion à hélice: ±50 pieds ou 10 pour cent, et

(ii) simulateurs d'avion à réaction: ±100 pieds ou 10 pour cent;

l) les normes de vitesse ascensionnelle en fonction de l'altitude qui sont mentionnées à l'alinéa *k*) doivent s'appliquer

(v) one engine inoperative en route climb,

(vi) two engines inoperative en route climb (for aeroplanes with four or more engines),

(vii) approach (one engine inoperative), and

(viii) landing;

(*m*) the rates of climb versus altitude standards referred to in paragraph (*k*) shall satisfy

(i) in one configuration referred to in paragraph (*l*), at least two aeroplane weights, and

(ii) in one other configuration referred to in paragraph (*l*), at least two outside air temperature values;

(*n*) rates of climb versus airspeed in the case of

(i) propeller aeroplane simulators ±50 feet or ±10 per cent, and

(ii) jet aeroplane simulators ±100 feet or ±10 per cent;

(*o*) the rates of climb versus airspeed standards referred to in paragraph (*n*) shall satisfy

(i) one take-off configuration, and

(ii) one en route configuration;

(*p*) engine power (thrust) calibration at take-off and maximum continuous ratings over an altitude range, in the case of

(i) reciprocating engines, MP, for a given BMEP and RPM, ±1 inch,

(ii) turbine engines, N_1 and N_2, for a given EPR, ±2 per cent, and

(iii) critical altitude, piston engine simulators only, ±800 feet or ±10 per cent.

(2) In determining compliance with paragraphs (*j*) to (*o*), the MP/BMEP/RPM relationship must conform to aeroplane data within the tolerance specified in subparagraph (*p*)(i) and the EPR/Compressor/RPM relationship must conform to aeroplane data within the tolerance specified in subparagraph (*p*)(ii).

(3) When alternate tolerance limits are given, the higher or highest limits apply.

Minimum Standards for Flight Characteristics

5. (1) An aeroplane simulator shall simulate the flight characteristics of the particular type of aeroplane being simu-

aux simulateurs d'avion à hélice et d'avion à réaction pour toutes les configurations suivantes:

(i) décollage avec train d'atterrissage sorti (avec défaillance d'un moteur),

(ii) décollage avec train d'atterrissage rentré (avec défaillance d'un moteur),

(iii) décollage final (avec défaillance d'un moteur),

(iv) en route avec tous les moteurs en marche,

(v) montée en route avec défaillance d'un moteur,

(vi) montée en route avec défaillance de deux moteurs (dans le cas d'avions à quatre moteurs ou plus),

(vii) approche (avec défaillance d'un moteur), et

(viii) atterrissage;

m) les normes de vitesse ascensionnelle en fonction de l'altitude mentionnées à l'alinéa *k*) doivent être satisfaites

(i) dans l'une des configurations mentionnées à l'alinéa *l*) pour au moins deux valeurs de masse de l'avion, et

(ii) dans une autre configuration mentionnée à l'alinéa *l*) pour au moins deux valeurs de température de l'air ambiant;

n) vitesse ascensionnelle en fonction de la vitesse anémométrique dans le cas des

(i) simulateurs d'avion à hélice: ±50 pieds ou ±10 pour cent, et

(ii) simulateurs d'avion à réaction: ±100 pieds ou ±10 pour cent;

o) les normes de vitesse ascensionnelle en fonction de la vitesse anémométrique qui sont mentionnées à l'alinéa *n*) doivent être satisfaites

(i) pour une configuration de décollage, et

(ii) une configuration en route;

p) étalonnage de la puissance (poussée) du moteur aux régimes de décollage et de maximum continu pour une gamme d'altitudes, dans le cas de

(i) moteurs à piston, pression d'admission, pour un BMEP (pression moyenne efficace) et un régime (tours/minute) donnés: ± 1 pouce.

(ii) moteurs à turbine, N_1 et N_2 pour un EPR (rapport des pressions) donné: ±2 pour cent, et

(iii) altitude critique, simulateurs de moteur à piston seulement: ±800 pieds ou ±10 pour cent.

(2) Pour la détermination de la conformité aux alinéas *j*) à *o*), la relation entre la pression d'admission, la BMEP (MP, BMEP, RPM) doit correspondre aux données avion dans la limite spécifiée et le régime au sous-alinéa *p*)(i) et la relation entre le rapport des puissances (EPR) et les régimes N_1 et N_2 des compresseurs doit correspondre aux données avion dans les limites spécifiées au sous-alinéa *p*)(ii).

(3) Lorsque les limites de tolérance facultatives sont données, les limites supérieures ou les plus grandes s'appliquent.

Normes minimales pour les caractéristiques de vol

5. (1) Le simulateur d'avion doit simuler les caractéristiques du type d'avion en cause, la masse et le centrage de l'avion

lated, aeroplane weight and centre of gravity being optional, in longitudinal control stability and stick breakout forces.

(2) An aeroplane simulator shall display static longitudinal control stability in the following configurations, one of which shall cover a centre of gravity range:

(*a*) landing;

(*b*) approach;

(*c*) cruise, high altitude;

(*d*) cruise, low altitude; and

(*e*) climb.

(3) When the simulator speed is caused to depart 15 per cent from trim speed in any of the configurations specified in subsection (2), the return to trim shall be within ±5 knots of the approved aeroplane data.

(4) In an aeroplane simulator the slope of the static longitudinal stability stick force curve shall be positive.

(5) Aeroplane simulator control forces shall be within ±8 pounds or ±25 per cent of the forces encountered in the aeroplane as indicated in the required data, except rudder forces which shall be within ±10 pounds or ±20 per cent, in the following areas:

(*a*) longitudinal control forces during

(i) flap retractions, with engine power or thrust on,

(ii) flap retractions, with engine power or thrust off,

(iii) flap extensions,

(iv) power or thrust applications, and

(v) a go-around following a balked landing;

(*b*) rudder and aileron forces at minimum in-flight control speed; and

(*c*) stick force per "g".

(6) The roll rate of a simulator shall be within ±2 seconds or ±25 per cent, whichever is the greater, of the aeroplane data.

(7) If the flight characteristics referred to in paragraphs (5)(*b*) and (*c*) and in subsection (6) are not contained in the type inspection report submitted by the air carrier, the Director may adjudge the adequacy of this simulation.

(8) In the following areas of flight characteristics, when appropriate to the type of aeroplane being simulated, the adequacy of simulation shall be subject to approval by the Director:

(*a*) compressibility trim change;

(*b*) approaches to stall in the take-off approach and landing configuration (wings level), from initial buffet to stall, except that at least one approach to a stall must be done in a 20-degree bank turn;

(*c*) buffet at high Mach numbers up to design Mach limits;

(*d*) dutch roll; and

(*e*) emergency descents.

demeurant facultatifs, pour ce qui est de la stabilité longitudinale et des efforts au manche.

(2) Le simulateur d'avion doit montrer de la stabilité longitudinale statique dans les configurations ci-après, dont l'une doit porter sur une gamme de centrages

a) atterissage;

b) approche;

c) croisière, à haute altitude;

d) croisière, à basse altitude; et

e) montée.

(3) Lorsque la vitesse du simulateur s'écarte de 15 pour cent de la vitesse trim dans l'une quelconque des configurations spécifiées au paragraphe (2), le retour au trim doit être de ± 5 nœuds par rapport aux données approuvées pour l'avion.

(4) Dans un simulateur d'avion, la courbe de l'effort au manche en stabilité statique longitudinale doit être positive.

(5) La résistance des commandes du simulateur d'avion doit être celle exercée dans l'avion ±8 livres ou ±25 pour cent selon les données requises, sauf pour la résistance du gouvernail de direction qui doit être de ±10 livres ou ±20 pour cent, dans les cas suivants:

a) résistance longitudinale en

(i) rentrée des volets hypersustentateurs, avec puissance ou poussée des moteurs,

(ii) rentrée des volets hypersustentateurs, sans puissance ou poussée des moteurs,

(iii) sortie des volets hypersustentateurs,

(iv) application de la puissance ou poussée, et

(v) lors d'une remise des gaz à la suite d'un atterrissage manqué;

b) la résistance des gouvernes de direction et de grandissement à vitesse minimale de contrôle en vol; et

c) l'effort en fonction du nombre de «g».

(6) La vitesse de roulis du simulateur doit être celle donnée pour l'avion ±2 secondes ou ±25 pour cent selon celle qui est la plus grande.

(7) Si les caractéristiques de vol mentionnées aux alinéas (5) *b*) et *c*) et au paragraphe (6) ne figurent pas dans le rapport d'inspection de type présenté par le transporteur aérien, le Directeur peut se prononcer sur la suffisance de la simulation.

(8) Pour ce qui est des caractéristiques de vol ci-après, lorsqu'elles s'appliquent au type d'avion simulé, la suffisance de la simulation doit être approuvée par le Directeur:

a) variation de trim due à la compressibilité;

b) approches de décrochage en configuration de décollage, d'approche et d'atterrissage (ailes horizontales), du buffeting initial au décrochage, sauf qu'au moins une approche de décrochage doit être accomplie dans un virage à 20 degrés d'inclinaison latérale;

c) buffeting à un nombre élevé de Mach jusqu'aux limites de Mach de calcul;

d) roulis hollandais; et

e) descentes d'urgence.

Minimum Standards for Navigational Accuracy

6. At any altitude, on any heading and at any airspeed, the navigational accuracy of an aeroplane simulator shall be as follows:

(*a*) the distance travelled with zero wind in a particular time interval shall be equivalent to ±5 per cent of the horizontal component of the true airspeed multiplied by the time interval;

(*b*) the track of the simulator with no wind shall equal the true heading of the simulator within ±3 degrees including allowance for instrument error, and this shall apply when the simulator is turning as well as flying a constant heading; and

(*c*) during simulated ILS approaches with zero wind, the descent path of the simulator, as indicated by airspeed, altitude, and rate of descent, shall equal the descent path as indicated by the flight instrument indicating glide path deviation within the following limits:

(i) from 0 to 200 feet above the runway height, within ±20 feet,

(ii) from 200 to 1,000 feet, within ±10 per cent of the height above the runway, and

(iii) from 1,000 to 5,000 feet above the airport elevation, within ±100 feet.

Normes minimales de précision de la navigation

6. Quels que soient l'altitude, le cap et la vitesse, la précision de la navigation du simulateur d'avion doit être la suivante:

a) la distance parcourue par incidence de vent nulle dans un intervalle de temps particulier doit être équivalente à ±5 pour cent de la composante horizontale de la vitesse vraie multipliée par l'intervalle de temps;

b) la trajectoire du simulateur par incidence de vent nulle doit être égale au cap vrai du simulateur ±3 degrés compte tenu de l'erreur d'instrument, et cette tolérance doit s'appliquer aussi bien lorsque le simulateur est en virage que lorsqu'il suit un cap constant; et

c) au cours d'approches ILS simulées par incidence de vent nulle, la trajectoire de descente du simulateur, indiquée par la vitesse anémométrique, l'altitude et la vitesse de descente, doit être égale à la trajectoire de descente indiquée par l'indicateur d'écart d'alignement de descente (glide) dans les limites suivantes:

(i) de 0 à 200 pieds au-dessus de l'altitude de la piste: ±20 pieds,

(ii) de 200 à 1,000 pieds: ±10 pour cent de l'altitude au-dessus de la piste, et

(iii) de 1,000 à 5,000 pieds au-dessus de l'altitude de l'aéroport: ±100 pieds.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 22

AERONAUTICS ACT

Air Carriers Using Small Aeroplanes Order

ORDER RESPECTING STANDARDS AND PROCEDURES FOR AIR CARRIERS USING SMALL AEROPLANES IN AIR TRANSPORT OPERATIONS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES VII, NO. 3

Short Title

1. This Order may be cited as the *Air Carriers Using Small Aeroplanes Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"air transport" means the carriage by aeroplanes of persons or property or mail for hire or reward; (*transport aérien*)

"approved" means approved by the Director General, Civil Aeronautics; (*approuvé*)

"cabin attendant" means a crew member, other than a flight crew member, assigned to duty in a passenger-carrying aeroplane during flight time; (*membre du personnel navigant commercial*)

"crew member" means a person assigned to duty in an aeroplane during flight time; (*membre d'équipage*)

"Director" means the Director General, Civil Aeronautics; (*Directeur*)

"flight crew member" means a pilot, flight engineer or flight navigator assigned to duty in an aeroplane during flight time; (*membre d'équipage de conduite*)

"flight plan" means the information submitted to an air traffic services unit in accordance with *Flight Plans and Flight Notifications Order*; (*plan de vol*)

"flight watch system" means a system described in the operations manual for the monitoring of an aeroplane during flight time; (*système de surveillance des vols*)

"maintenance" means any function performed in the servicing, rectification or inspection of an aeroplane or component parts thereof; (*entretien*)

"operational control" in respect of a flight, means the exercise of authority over, or the initiation, continuation, diversion or termination of, a flight; (*contrôle d'exploitation*)

"Regional Administrator" means Regional Administrator, Canadian Air Transportation Administration; (*administrateur régional*)

"route segment" means a part of a route each end of which part is identified by

CHAPITRE 22

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les transporteurs aériens utilisant des avions petits porteurs

ORDONNANCE CONCERNANT LES NORMES ET PROCÉDURES RÉGISSANT L'UTILISATION, PAR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS, D'AVIONS PETITS PORTEURS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE VII, N° 3

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les transporteurs aériens utilisant des avions petits porteurs*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«administrateur régional» désigne un administrateur régional de l'Administration canadienne des transports aériens; (*Regional Administrator*)

«approuvé» signifie approuvé par le Directeur général, Aéronautique civile; (*approved*)

«avion petit porteur» s'entend d'un avion dont la masse maximale autorisée au décollage est inférieure ou égale à 12,500 livres; (*small aeroplane*)

«commandant en second» s'entend d'un pilote désigné par un transporteur aérien pour exercer les fonctions de commandant en second d'un avion en vol; (*second-in-command*)

«contrôle d'exploitation» désigne, relativement à tout vol, l'exercice du droit de faire entreprendre, poursuivre, dérouter ou cesser un vol; (*operational control*)

«démontrer» signifie établir à la satisfaction du Directeur; (*show*)

«Directeur» désigne le Directeur général de l'aéronautique civile; (*Director*)

«entretien» désigne toute opération effectuée au titre de l'entretien courant, de la réparation ou de la visite technique d'un avion ou de ses composants; (*maintenance*)

«membre d'équipage» désigne une personne chargée de fonctions à bord d'un avion pendant le temps de vol; (*crew member*)

«membre d'équipage de conduite» désigne un pilote, un mécanicien navigant ou un navigateur chargé de fonctions à bord d'un avion pendant le temps de vol; (*flight crew member*)

«membre du personnel navigant commercial» désigne un membre de l'équipage, autre qu'un membre de l'équipage de conduite, chargé de fonctions pendant le temps de vol à bord d'un avion transportant des passagers; (*cabin attendant*)

«plan de vol» s'entend des informations données à un organisme des services de contrôle de la circulation aérienne,

(*a*) a continental or insular geographical location, or

(*b*) a point at which a definite radio fix can be established; (*segment de route*)

"second-in-command" means a pilot who is designated by an air carrier as second-in-command of an aeroplane during flight time; (*commandant en second*)

"show" means show to the satisfaction of the Director; (*démontrer*)

"small aeroplane" means an aeroplane of 12,500 pounds or less, maximum certificated take-off weight. (*avion petit porteur*)

Application

3. Except as may be otherwise authorized in the operations specifications, an air carrier shall operate a small aeroplane in any air transport operation in compliance with this Order.

PART I

CERTIFICATION REQUIREMENTS

Application for Operating Certificate

4. An applicant for an operating certificate or amendment thereto shall submit an application therefor, in a form and manner prescribed by the Director, to the Regional Administrator in whose region the applicant proposes to establish or has established his main operations base.

5. (1) An applicant for an operating certificate shall show that he has the qualified managerial personnel necessary to operate the proposed air transport operation and that such personnel are employed on a full time basis in the following or equivalent positions:

(*a*) Managing Director;

(*b*) Director of Flight Operations (or Operations Manager);

(*c*) Chief Pilot; and

(*d*) Chief Maintenance Engineer.

(2) Where because of the nature of an air transport operation positions other than those specified in subsection (1) would, in the opinion of the Director, be more appropriate, the Director may

(*a*) approve different positions or a different number of positions; and

(*b*) authorize the allocation of more than one position to one person.

6. (1) No person shall serve as a Director of Flight Operations (or Operations Manager), unless his qualifications, background and experience are satisfactory to the Director.

conformément aux dispositions de l'*Ordonnance sur les plans et avis de vol*; (*flight plan*)

«segment de route» désigne une partie de route dont chaque extrémité est constituée par

a) un lieu géographique continental ou insulaire, ou

b) un point pouvant être relevé avec certitude par radio; (*route segment*)

«système de surveillance des vols» s'entend du système décrit dans le manuel d'exploitation relativement à la surveillance d'un avion en vol; (*flight watch system*)

«transport aérien» désigne le transport, par aéronef, de personnes, de biens ou de courrier à titre onéreux. (*air transport*)

Application

3. Sauf autorisation contraire contenue dans les spécifications d'exploitation, un transporteur aérien doit exploiter un avion petit porteur affecté à quelque opération de transport que ce soit conformément aux dispositions de la présente ordonnance.

PARTIE I

CONDITIONS DE DÉLIVRANCE D'UN CERTIFICAT D'EXPLOITATION

Demande de certificat d'exploitation

4. Le demandeur d'un certificat d'exploitation ou d'une modification d'un certificat d'exploitation doit présenter à cet effet, dans la forme et de la manière prescrites par le Directeur, une demande auprès de l'administrateur régional de la région dans laquelle il se propose d'établir ou a établi sa principale base d'exploitation.

5. (1) Le demandeur d'un certificat d'exploitation doit démontrer qu'il dispose du personnel de gestion qualifié nécessaire à l'exploitation du service de transport aérien envisagé et que ce personnel est employé à plein temps aux postes énumérés ci-après ou à des postes équivalents:

a) administrateur délégué;

b) directeur des opérations aériennes (ou directeur d'exploitation);

c) chef-pilote; et

d) chef-mécanicien d'entretien.

(2) Lorsqu'en raison de la nature du service de transport aérien des postes autres que ceux dont fait état le paragraphe (1) seraient à son avis mieux appropriés, le Directeur peut

a) approuver d'autres postes ou un nombre différent de postes; et

b) autoriser le cumul de plusieurs postes par une même personne.

6. (1) Nul ne peut remplir les fonctions de directeur des opérations aériennes (ou de directeur d'exploitation) si ses titres de compétence, ses antécédents et son expérience ne sont pas estimés satisfaisants par le Directeur.

(2) No person shall serve as a Chief Pilot or Chief Maintenance Engineer unless he meets the requirements for that position set out in Schedule I.

Operating Certificate and Operations Specifications

7. Where an applicant meets all the conditions for an operating certificate, the Minister may issue a numbered certificate stating that the air carrier is adequately equipped and able to conduct a safe operation in accordance with the *Air Regulations*, air navigation orders and the operations specifications forming part of the certificate.

8. An operating certificate shall set out

(*a*) the number of the certificate;

(*b*) the name of the air carrier to which it is issued;

(*c*) a description of the operations authorized;

(*d*) the date of issue; and

(*e*) the operations specifications, which shall set forth

(i) the name of the air carrier,

(ii) the nature of the operations authorized,

(iii) the types of aeroplanes authorized for use,

(iv) en route authorizations and limitations, including base and areas of operation,

(v) special airport weather minima authorization,

(vi) procedures for control of aeroplane weight and balance, and

(vii) any other information required by the Director to ensure that the air carrier is equipped and able to conduct a safe operation.

9. No air carrier shall conduct an air transport operation in violation or contravention of the operations specifications forming part of his operating certificate.

10. (1) An air carrier shall keep each of his employees informed of the provisions of the operations specifications that apply to the employee's duties and responsibilities.

(2) An air carrier shall place a complete copy of his operations specifications in an appropriately indexed section of his operations manual.

11. An air carrier shall give written notice to the Regional Administrator in whose region his main operations base is established, of any change in mailing address at least 30 days in advance of such change.

PART II

MAINTENANCE

12. (1) An air carrier shall provide adequate shelter, workshops and facilities, and such equipment as may be necessary

(2) Nul ne peut exercer les fonctions de chef-pilote ou de chef-mécanicien d'entretien s'il ne satisfait aux conditions énoncées à l'annexe I.

Certificat d'exploitation et spécifications d'exploitation

7. Lorsque le demandeur satisfait à toutes les conditions qui en régissent la délivrance, le Ministre peut délivrer un certificat d'exploitation numéroté attestant que le transporteur aérien dispose du matériel nécessaire et qu'il offre les garanties de sécurité souhaitables pour mener à bien l'exploitation de ses services, conformément aux dispositions du *Règlement de l'Air*, des ordonnances sur la navigation aérienne, et aux spécifications d'exploitation constituant partie intégrante du certificat.

8. Un certificat d'exploitation doit porter:

a) le numéro du certificat;

b) le nom du transporteur aérien auquel il est délivré;

c) une description des modalités de l'exploitation autorisée;

d) la date de délivrance; et

e) les spécifications d'exploitation, lesquelles doivent faire figurer:

(i) le nom du transporteur aérien,

(ii) la nature de l'exploitation autorisée,

(iii) les types des avions dont l'utilisation est autorisée,

(iv) les agréments et restrictions d'itinéraires, y compris ceux qui ont trait à la base et aux régions desservies,

(v) l'autorisation particulière relative aux minima météorologiques d'aéroport,

(vi) les procédures de contrôle des masses et du centrage des avions, et

(vii) tout autre renseignement propre à établir à la satisfaction du Directeur que le transporteur aérien dispose du matériel nécessaire et qu'il offre les garanties de sécurité souhaitables pour mener à bien l'exploitation de ses services.

9. Aucun transporteur aérien ne peut exploiter un service de transports par la voie des airs en infraction ou en contravention avec les spécifications d'exploitation constituant partie intégrante de son certificat d'exploitation.

10. (1) Un transporteur aérien doit mettre chacun de ses employés au courant des spécifications d'exploitation qui s'appliquent à ses fonctions et à ses responsabilités.

(2) Un transporteur aérien doit insérer un exemplaire intégral de ses spécifications d'exploitation dans une subdivision, convenablement indexée, de son manuel d'exploitation.

11. Le transporteur aérien doit aviser, par écrit, l'administrateur régional de la région dans laquelle est établie sa base d'exploitation, de tout changement d'adresse postale dans un délai de 30 jours au moins avant la date de ce changement.

PARTIE II

ENTRETIEN DU MATÉRIEL VOLANT

12. (1) Le transporteur aérien doit se doter des abris, ateliers et installations suffisants, ainsi que de tout matériel

for the proper maintenance of aeroplanes and auxiliary equipment in use.

(2) An air carrier shall have an approved maintenance manual that shall contain a description of his maintenance system including the maintenance organization, inspection schedule and maintenance personnel responsibilities relating to servicing, rectification, inspection and certification as prescribed in the *Engineering and Inspection Manual*.

(3) No air carrier shall release for flight or operate an aeroplane unless that aeroplane has been maintained and released in accordance with the approved maintenance manual.

qui peut être nécessaire à l'entretien convenable des avions et des autres équipements utilisés.

(2) Le transporteur aérien doit avoir un manuel d'entretien homologué contenant la description de son service d'entretien avec organigramme, calendrier de périodicité des visites et définition des attributions du personnel en ce qui concerne l'entretien courant, la réparation, l'inspection et la tenue des documents officiels de l'avion, tel que le prévoit l'*Engineering and Inspection Manual*.

(3) Aucun transporteur aérien ne peut autoriser un avion à voler, ou ne le fera voler, si cet avion n'a pas été entretenu et autorisé à voler en vertu des dispositions du manuel d'entretien approuvé.

PART III

FLIGHT OPERATIONS

General

13. No person shall operate a single-engine aeroplane

(*a*) in IFR flight; or

(*b*) at night when carrying passengers.

14. (1) An air carrier shall conduct all night VFR and all IFR flights along airways or air routes designated in the *Designated Airspace Handbook*.

(2) Notwithstanding subsection (1), upon application to the Director, the Director may approve a route other than an airway or an air route designated in the *Designated Airspace Handbook* for the use of an air carrier if the air carrier shows that the facilities and navigation aids along that route provide a high degree of safety and accuracy of navigation.

15. (1) An air carrier authorized to conduct IFR or night VFR operations shall have an approved flight watch system, adequate for the nature of such operations, with a system of communications that

(*a*) ensures the proper monitoring of the progress of each flight from its point of origin to its final destination, including intermediate stops and any diversions therefrom; and

(*b*) is capable of conveying to the pilot-in-command any information necessary for the safe conduct of the flight.

(2) An air carrier may arrange to have his flight watch system provided by persons other than his employees but shall, notwithstanding any arrangement, be responsible for operational control of each flight.

(3) Where, under an approved flight watch system, operational control over a flight is to be exercised by a flight operations officer and not the Director of Flight Operations, that officer shall not be assigned to duty as a flight operations officer unless

(*a*) he has satisfactorily demonstrated to the air carrier his knowledge of

PARTIE III

EXPLOITATION AÉRIENNE

Dispositions générales

13. Nul ne peut faire voler un avion monomoteur

a) en régime IFR; ou

b) de nuit avec passagers à bord.

14. (1) Un transporteur aérien doit faire effectuer tous les vols VFR de nuit et tous les vols IFR dans les voies et routes aériennes désignées dans le *Designated Airspace Handbook*.

(2) Par dérogation aux dispositions du paragraphe (1) le Directeur peut, s'il est saisi d'une demande à cet effet, approuver l'utilisation d'un itinéraire autre qu'une voie aérienne ou une route aérienne désignée dans le *Designated Airspace Handbook* pour les besoins d'un transporteur aérien si celui-ci démontre que l'infrastructure et les aides à la navigation situées le long dudit itinéraire garantissent un niveau élevé de sécurité et une navigation précise.

15. (1) Un transporteur aérien autorisé à pratiquer le régime IFR ou le régime VFR de nuit doit disposer d'un système approuvé de surveillance des vols convenant à la nature de ceux-ci et faisant appel à un moyen de télécommunication qui

a) réalise une surveillance appropriée du déroulement de chaque vol, entre son point d'origine et son point de destination finale, escales intermédiaires et tout déroutement d'itinéraire compris; et

b) permette de transmettre au pilote commandant de bord tout renseignement nécessaire à la sécurité du vol.

(2) Le transporteur aérien peut prendre les mesures nécessaires pour faire fonctionner son système de surveillance des vols par des personnes étrangères à son personnel mais, nonobstant toutes dispositions de cet ordre, il sera responsable du contrôle de l'exploitation de chaque vol.

(3) Lorsqu'en vertu du système approuvé de surveillance des vols le contrôle d'exploitation d'un vol doit être assuré par un agent technique d'exploitation plutôt que par le directeur des opérations aériennes, cet agent ne sera pas installé dans ses fonctions s'il n'a pas

a) démontré de façon satisfaisante au transporteur aérien sa connaissance

(i) the provisions of the *Air Regulations* and air navigation orders necessary for the proper performance of his duties,

(ii) the contents of the air carrier's operations manual and the operations specifications necessary for the proper performance of his duties, and

(iii) the radio facilities in the aeroplane to be used by the air carrier;

(*b*) he has satisfied the air carrier as to his knowledge of the following details concerning the operations for which he will be responsible:

(i) the seasonal meteorological conditions and sources of meteorological information,

(ii) the effects of meteorological conditions on radio reception in the aeroplane to be used by the air carrier,

(iii) the peculiarities and limitations of each radio navigation facility that is used by the air carrier,

(iv) the aeroplane loading instructions including preparation of aeroplane weight and balance forms, and

(v) the aeroplane performance operating limitations; and

(*c*) he has satisfactorily demonstrated to the air carrier his ability to

(i) assist the pilot-in-command in preparing the flight plan,

(ii) provide the pilot-in-command with all information required both before and during flight that is relevant to the flight,

(iii) initiate such emergency procedures as are outlined in the air carrier's operations manual, and

(iv) co-ordinate operational control so as not to conflict with established air traffic control, meteorological or communication service procedures.

(4) Where, under an approved flight watch system, a flight operations officer is required to exercise operational control over a flight, he shall remain on duty until all flights under his jurisdiction have been terminated or he has been relieved by another flight operations officer and he has briefed the other officer concerning the relevant information relating to each flight under his jurisdiction.

(5) A flight operations officer shall maintain complete familiarity with all features of the operation that are pertinent to his duties and shall not be assigned to duty after any period of absence from duty in excess of three months unless he has satisfied the air carrier as to his knowledge and ability in accordance with subsection (3).

16. (1) No flight shall commence following any accident or incident involving damage or suspected damage to the aeroplane unless the commencement of such flight has been approved in accordance with subsection (2), after consultation with the pilot-in-command, by the Director of Flight Operations or by another person designated in the air carrier's operations manual to act in his absence.

(2) Before granting approval for the commencement of a flight pursuant to subsection (1), the Director of Flight Opera-

(i) des dispositions du *Règlement de l'Air* et des ordonnances sur la navigation aérienne nécessaires à l'exécution convenable de sa tâche,

(ii) de la teneur du manuel d'exploitation du transporteur aérien et des spécifications d'exploitation nécessaires à l'exécution convenable de sa tâche, et

(iii) des installations radio équipant l'avion utilisé;

b) démontré de façon satisfaisante au transporteur aérien sa connaissance des particularités suivantes, relatives aux opérations dont il sera responsable:

(i) conditions météorologiques saisonnières et sources de renseignements météorologiques,

(ii) influence des conditions météorologiques sur la réception des émissions radio à bord de l'avion utilisé,

(iii) particularités et limitations de chacun des moyens de radio-navigation utilisés par le transporteur aérien,

(iv) consignes de chargement de l'avion, établissement du devis de masse et de centrage compris,

(v) limitations des performances utiles de l'avion; et

c) démontré de façon satisfaisante au transporteur aérien son aptitude à

(i) seconder le pilote commandant de bord dans la préparation du plan de vol,

(ii) fournir au pilote commandant de bord toutes les informations nécessaires tant à la phase préparatoire qu'à la phase d'exécution du vol,

(iii) entamer les procédures d'urgence telles qu'elles se trouvent énoncées dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien, et

(iv) coordonner le contrôle d'exploitation de façon à ne pas contrevenir aux procédures établies par le contrôle de la circulation aérienne, les services météorologiques ou de télécommunications.

(4) Lorsqu'en vertu du système approuvé de surveillance des vols les services d'un agent technique d'exploitation sont nécessaires pour assurer le contrôle d'exploitation d'un vol, cet agent restera à son poste jusqu'à l'achèvement de tous les vols dont il a la charge ou jusqu'à ce qu'il ait été relevé par un autre agent technique d'exploitation qu'il lui incombera de mettre au courant de toutes les informations utiles au sujet des vols dont il a la charge.

(5) Un agent technique d'exploitation doit se tenir parfaitement au courant de tous les détails de l'exploitation qui ont trait à ses fonctions et ne sera pas affecté au service après toute période d'absence de plus de trois mois, à moins qu'il ait établi à la satisfaction du transporteur aérien qu'il possède les connaissances et aptitudes visées au paragraphe (3).

16. (1) Aucun vol ne doit être entrepris à la suite d'un accident ou d'un incident ayant causé un dommage réel ou supposé à un avion si ce n'est avec l'approbation, conformément aux dispositions du paragraphe (2) et après consultation du pilote commandant de bord, du directeur des opérations aériennes ou d'une autre personne désignée, pour assurer son intérim, dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien.

(2) Avant d'autoriser un vol entrepris en vertu des dispositions du paragraphe (1), le directeur des opérations aériennes

tions or other person designated in the air carrier's operations manual for such purpose, shall satisfy himself that

(*a*) the procedures established in the *Engineering and Inspection Manual* for inspection and certification of the aeroplane after damage has occurred have been followed; and

(*b*) the occurrence of the accident or incident was not attributable to the state of competence, fatigue or health of the pilot-in-command of that flight.

17. No person shall commence a flight along a route approved by the Director under subsection 14(2) unless communications and navigation facilities providing equivalent coverage to those on which the approval of the route was based are in satisfactory operating condition.

18. An air carrier shall establish a check system to be used by flight crew members prior to and on take-off, in flight, on landing and in emergency, to ensure that the aeroplane is operated in accordance with the provisions of the operations manual and the aircraft flight manual or other documents associated with the certificate of airworthiness.

19. (1) An air carrier shall establish procedures to ensure that

(*a*) each person on board an aeroplane is secured in his seat, by means of a seat belt or harness, during take-off and landing and whenever considered necessary by reason of turbulence or any emergency that occurs during flight; and

(*b*) the back of each seat is in the upright position during take-off and landing.

(2) A passenger shall comply with instructions given by a crew member in accordance with a procedure established pursuant to subsection (1).

(3) An air carrier shall provide every passenger on board any aeroplane operated by him at the place where such passenger is seated information respecting the emergency equipment and exits on that aeroplane.

(4) The information described in subsection (3) shall be in writing, suitably printed or in some other approved form.

20. (1) A flight crew member required to be on flight deck duty shall be at his station during take-off and landing and shall remain at his station except where the minimum operating crew consists of at least two pilots and when the absence of one such pilot is necessary for the performance of duties in connection with the operation of the aeroplane or for physiological needs.

(2) Any cabin attendant required under this Order shall be at his approved station during take-off and landing.

ou une autre personne désignée, pour en assumer les fonctions, dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien, doit s'assurer que

a) les procédures établies dans l'*Engineering and Inspection Manual* en ce qui concerne l'inspection de l'avion et son classement officiel en situation de disponibilité ou d'indisponibilité ont bien été observées à la suite des dommages subis; et

b) la cause de l'accident ou de l'incident n'est pas imputable au manque de compétence, à la fatigue ou à l'état de santé du pilote commandant de bord en service pendant ce vol.

17. Nul ne doit entreprendre un vol dans une route approuvée par le Directeur en vertu du paragraphe 14(2) à moins que n'existent, en état de fonctionnement satisfaisant, des installations de télécommunications et de navigation assurant une couverture équivalant à celle qui a déterminé l'agrément de la route.

18. Un transporteur aérien doit établir un programme de vérifications devant servir aux membres de l'équipage de conduite avant et pendant le décollage, en vol, à l'atterrissage et en cas d'urgence, pour s'assurer que l'avion est exploité conformément aux dispositions du manuel d'exploitation et du manuel de vol de l'aéronef, ou d'autres documents établis en annexe du certificat de navigabilité.

19. (1) Un transporteur aérien doit établir des procédures pour garantir que

a) toute personne se trouvant à bord de l'avion est attachée à son siège, au moyen d'une ceinture ou d'un harnais de sécurité, pendant le décollage et l'atterrissage et chaque fois que cette mesure semble nécessaire en raison de la turbulence ou d'un cas quelconque d'urgence en vol; et

b) le dossier de chacun des sièges est ajusté en position verticale au cours du décollage et de l'atterrissage.

(2) Tout passager doit se conformer aux directives émanant d'un membre de l'équipage, conformément à une procédure établie en vertu du paragraphe (1).

(3) Le transporteur aérien doit pourvoir chaque siège pour passager de documents imprimés portant sur l'équipement de secours et les issues de secours prévus sur l'avion du type et du modèle en service.

(4) Les renseignements dont fait état le paragraphe (3) doivent être rédigés au moyen de procédés d'imprimerie appropriés ou de toute autre façon qui aura été approuvée.

20. (1) Tout membre d'équipage de conduite dont la présence est nécessaire dans la cabine de pilotage doit occuper son poste pendant le décollage et l'atterrissage et y demeurer sans interruption, sauf si l'effectif minimal de l'équipage de conduite se compose d'au moins deux pilotes, et lorsque l'absence de l'un d'eux est rendue nécessaire par des motifs de service en rapport avec la manœuvre de l'avion ou qu'elle a pour objet la satisfaction de besoins physiologiques.

(2) Tout membre du personnel navigant commercial dont les services sont exigés en vertu de la présente ordonnance doit se trouver au poste qui lui est assigné pendant le décollage et l'atterrissage.

(3) A flight crew member shall keep his seat belt fastened when at his station.

Weather Conditions

21. A flight to be conducted in accordance with VFR shall not be commenced unless current meteorological reports or a combination of current reports and forecasts, if available, indicate that the meteorological conditions along the route or that part of the route to be flown under VFR will, at the appropriate time, be such as to render compliance with VFR possible.

22. Except as otherwise authorized in the operations specifications no person shall commence a flight in accordance with IFR unless he has specified at least one alternate airport for that flight in the flight plan.

23. No person shall specify an airport in a flight plan as an alternate airport unless the available meteorological information indicates that the ceiling and visibility will, at the expected time of arrival at that airport, be at or above the official operating weather minima for that airport when used as an alternate.

24. No person shall commence a flight at an airport in weather conditions less than the take-off weather minima specified for that airport in the *Canada Air Pilot* or the operations specifications, notwithstanding any air traffic control clearance.

25. No person shall terminate a flight at an airport in weather conditions less than the landing weather minima specified for that airport in the *Canada Air Pilot* or the operations specifications, notwithstanding any air traffic control clearance.

26. (1) Where icing conditions are known or expected to be encountered during a flight, no flight shall be commenced unless the pilot-in-command and, if applicable, the person authorized by the air carrier to exercise operational control over that flight have determined that the aeroplane is adequately equipped to operate safely in the conditions of flight.

(2) Notwithstanding subsection (1), no person shall commence or continue a flight into known or expected icing conditions in which the formation of ice on the aeroplane may adversely affect the safety of the flight.

(3) No person shall commence a flight when the amount of frost, snow or ice adhering to the wings, control surfaces or propeller of the aeroplane may adversely affect the safety of the flight.

Fuel and Oil Supply

27. No person shall authorize a flight and no person shall commence a flight, unless, having regard to the meteorological conditions and delays that are expected in flight, the aeroplane carries

(3) Tout membre de l'équipage de conduite doit garder sa ceinture de sécurité attachée lorsqu'il se trouve à son poste.

Conditions météorologiques

21. On ne doit entreprendre aucun vol en régime VFR si les messages d'observations météorologiques courantes, ou une combinaison de ces messages et des messages de prévisions, si l'on peut en disposer, n'indiquent que les conditions atmosphériques seront, le long de la route ou de la partie de route à parcourir en vol VFR, compatibles au moment prévu avec le régime de vol VFR.

22. Sauf autorisation contraire énoncée dans les spécifications d'exploitation, nul ne doit entreprendre un vol en régime IFR sans avoir fait figurer au moins un aéroport de dégagement sur son plan de vol.

23. Nul ne doit, dans un plan de vol, faire figurer un aéroport en tant qu'aéroport de dégagement, si les informations météorologiques disponibles n'indiquent pas que le plafond et la visibilité seront, à l'heure estimée d'arrivée sur cet aéroport, égaux ou supérieurs aux minima météorologiques d'exploitation officiellement fixés pour cet aéroport lorsque celui-ci est utilisé comme aéroport de dégagement.

24. Nul ne doit entreprendre un vol au départ d'un aéroport sur lequel les conditions météorologiques sont inférieures aux minima météorologiques de décollage mentionnés pour cet aéroport dans le *Canada Air Pilot* ou les spécifications d'exploitation, nonobstant toute autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

25. Nul ne doit achever un vol sur un aéroport se trouvant dans des conditions météorologiques inférieures aux minima météorologiques d'atterrissage mentionnés pour cet aéroport dans le *Canada Air Pilot* ou les spécifications d'exploitation, nonobstant toute autorisation du contrôle de la circulation aérienne.

26. (1) Lorsqu'il est certain ou probable que des conditions de givrage se produiront au cours d'un vol, aucun vol ne peut être entrepris sans que le pilote commandant de bord et, s'il y a lieu, toute personne autorisée par le transporteur aérien à exercer le contrôle d'exploitation de ce vol, ne se soient assurés que l'avion est suffisamment équipé pour affronter ces conditions de vol en toute sécurité.

(2) Nonobstant les dispositions du paragraphe (1), nul ne doit entreprendre ni poursuivre un vol dans des conditions certaines ou probables de givrage qui pourraient occasionner sur l'avion une formation de glace de nature à mettre en cause la sécurité du vol.

(3) Nul ne doit entreprendre un vol lorsque la quantité de givre, de neige ou glace adhérant à la voilure, aux gouvernes ou à l'hélice, peut mettre en cause la sécurité du vol.

Ravitaillement

27. Nul ne doit autoriser ou entreprendre un vol sans que, compte tenu des conditions météorologiques et des causes possibles d'augmentation de la durée du vol, l'avion n'embarque:

(*a*) sufficient fuel and oil to ensure that the flight can be completed safely; and

(*b*) a reserve of fuel and oil sufficient to provide for contingencies and to enable the aeroplane to reach the most distant alternate airport specified in accordance with section 22.

28. (1) The fuel and oil carried in order to comply with section 27 shall, in the case of a propeller-driven aeroplane, be at least sufficient to allow the aeroplane,

(*a*) when an alternate airport is not required,

(i) to fly to the airport to which the flight is planned and thereafter for a period of 45 minutes at normal cruising speed, and

(ii) to have a reserve of fuel, based on consideration of the occurrence of those contingency factors set forth in section 30; and

(*b*) when an alternate airport is required,

(i) to fly to the airport to which the flight is planned, then to the alternate airport and thereafter for a period of 45 minutes at normal cruising speed, and

(ii) to have a reserve of fuel, based on consideration of the occurrence of those contingency factors set forth in section 30.

(2) The fuel and oil carried in order to comply with section 27 shall, in the case of an aeroplane equipped with turbo-jet engines, be at least sufficient to allow the aeroplane,

(*a*) when an alternate airport is not required,

(i) to fly to the airport to which the flight is planned and thereafter for a period of 30 minutes at holding speed at 1,500 feet above the destination airport under standard temperature conditions, and

(ii) to have a reserve of fuel, based on consideration of the occurrence of those contingency factors set out in section 30; and

(*b*) when an alternate airport is required,

(i) to fly to and execute an approach and a missed approach at the airport to which the flight is planned, then to fly to the alternate airport and thereafter for a period of 30 minutes at holding speed at 1,500 feet above the alternate airport under standard temperature conditions, and

(ii) to have a reserve of fuel, based on consideration of the occurrence of those contingency factors set out in section 30.

29. The Director may require the carriage of an additional amount of fuel and oil to that required under section 28 for any flight over a particular route or area.

a) une quantité de carburant et d'huile suffisante pour que le vol puisse être effectué en toute sécurité; et

b) une réserve de carburant et d'huile suffisante pour parer aux événements fortuits et permettre à l'avion de gagner l'aéroport de dégagement le plus éloigné qui aura été désigné conformément aux dispositions de l'article 22.

28. (1) La quantité de carburant et d'huile embarquée en vertu des dispositions de l'article 27 sera, dans le cas d'un avion à hélice(s), au moins suffisante pour permettre à cet avion

a) si la désignation d'un aéroport de dégagement n'est pas obligatoire

(i) d'atteindre l'aéroport de destination normalement prévu et de pouvoir encore tenir l'air pendant une période de 45 minutes à la vitesse normale de croisière, et

(ii) de disposer d'une réserve de carburant destinée à faire face aux besoins pouvant résulter des aléas prévus à l'article 30; et

b) si la désignation d'un aéroport de dégagement est obligatoire

(i) d'atteindre l'aéroport de destination normalement prévu, puis de se rendre à l'aéroport de dégagement et, de là, de pouvoir encore tenir l'air pendant une période de 45 minutes à la vitesse normale de croisière, et

(ii) de disposer d'une réserve de carburant destinée à faire face aux besoins pouvant résulter des aléas prévus à l'article 30.

(2) La quantité de carburant et d'huile embarquée conformément aux dispositions de l'article 27 sera, dans le cas d'un avion équipé de turboréacteurs, au moins suffisante pour permettre à cet avion

a) si la désignation d'un aéroport de dégagement n'est pas obligatoire,

(i) d'atteindre l'aéroport de destination normalement prévu et de pouvoir encore tenir l'air pendant une période de 30 minutes à la vitesse d'attente et à une altitude de 1,500 pieds au-dessus de l'aéroport de destination dans les conditions de température de l'atmosphère-standard, et

(ii) de disposer d'une réserve de carburant destinée à faire face aux besoins pouvant résulter des aléas prévus à l'article 30;

b) si la désignation d'un aéroport de dégagement est obligatoire

(i) d'atteindre l'aéroport de destination normalement prévu, d'y effectuer une approche interrompue, puis de gagner l'aéroport de dégagement et de pouvoir encore tenir l'air pendant une période de 30 minutes à la vitesse d'attente et à une altitude de 1,500 pieds au-dessus de l'aéroport de dégagement dans les conditions de température de l'atmosphère-standard, et

(ii) de disposer d'une réserve de carburant destinée à faire face aux besoins pouvant résulter des aléas prévus à l'article 30.

29. Le Directeur peut exiger qu'un avion emporte une quantité de carburant et d'huile supérieure à celle qui est exigée en vertu des dispositions de l'article 28, pour tout vol effectué sur un itinéraire ou une région particulière.

30. In computing the amount of fuel and oil for the purposes of section 27 the following contingency factors shall be considered:

(*a*) meteorological conditions forecast;

(*b*) anticipated air traffic control routings and traffic delays;

(*c*) one instrument approach at the airport to which the flight is planned, including a missed approach;

(*d*) the procedures set out in an air carrier's operations manual for loss of pressurization, where applicable, or failure of one power unit while en route; and

(*e*) any other conditions that may delay the landing of the aeroplane.

30. Pour déterminer la quantité de carburant et d'huile nécessaire aux fins prévues à l'article 27, on doit tenir compte des aléas suivants:

a) prévisions météorologiques;

b) cheminements et déroutements probables du fait du contrôle de la circulation aérienne et retards d'écoulement du trafic;

c) une approche aux instruments à l'aéroport de destination normalement prévu, comportant une procédure d'approche interrompue;

d) application éventuelle des procédures prévues dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien relativement à une dépressurisation ou à une défaillance en vol d'un groupe motopropulseur; et

e) toute autre circonstance de nature à retarder l'atterrissage de l'avion.

31. No person shall amend a flight plan in flight for the purpose of replanning the flight to another aerodrome unless he complies with the requirements of sections 28 and 29 as applicable from the point where the flight is being replanned.

31. Nul ne peut, en vue d'un atterrissage sur un autre aéroport, modifier un plan de vol sous le régime duquel il se trouve déjà dans l'espace aérien, s'il ne satisfait aux conditions prévues aux articles 28 et 29, selon le cas, depuis le point où le plan de vol a été modifié.

Operations Manual

32. (1) An air carrier shall provide an operations manual for the use and guidance of operations personnel in the execution of their duties.

(2) The format and presentation of an operations manual shall be such that the manual

(*a*) can be conveniently carried on board an aeroplane;

(*b*) contains an amendment page and is suitably indexed and sub-divided into sections so as to permit quick and accurate reference; and

(*c*) can be readily amended.

Manuel d'exploitation

32. (1) Le transporteur aérien est tenu de mettre à la disposition du personnel d'exploitation un manuel d'exploitation propre à le guider dans l'acquittement de ses fonctions.

(2) Le format et la présentation d'un manuel d'exploitation doivent répondre aux exigences suivantes:

a) le manuel doit pouvoir être facilement emporté à bord d'un avion;

b) il doit contenir une page destinée à faire figurer les modifications et être subdivisé en sections marquées par des onglets, de façon à se prêter à une consultation rapide et précise;

c) il doit être facilement modifié.

33. The contents of an operations manual shall be consistent with the *Air Regulations*, air navigation orders, operating certificates and applicable regulations of any country within or over which the air carrier intends to operate.

33. La teneur d'un manuel d'exploitation doit être conforme au *Règlement de l'Air*, aux ordonnances sur la navigation aérienne, aux certificats d'exploitation et aux règlements en vigueur de tout pays que le transporteur aérien se propose de desservir ou de survoler.

34. The contents of an operations manual shall include at least those items set out in Schedule II presented in sufficient detail to enable the operations personnel to perform their duties in a proper manner.

34. La teneur d'un manuel d'exploitation doit comprendre au moins les postes énumérés dans l'annexe II, dans une forme assez détaillée pour permettre au personnel d'exploitation de s'acquitter de ses fonctions d'une façon convenable.

35. Upon request by the Director, an air carrier shall provide no less than one complete copy of his operations manual to the Director.

35. Le transporteur doit faire tenir au Directeur, à la requête de celui-ci, au moins un exemplaire intégral de son manuel d'exploitation.

36. An air carrier shall provide a complete copy of his operations manual or appropriate parts thereof to

(*a*) each crew member; and

(*b*) such ground operations and maintenance personnel in charge of flight watch and maintenance bases whose duties require a knowledge of the contents of the operations manual.

36. Le transporteur aérien doit pourvoir d'un exemplaire intégral de son manuel d'exploitation ou des parties appropriées de ce manuel

a) chacun des membres d'équipage; et

b) les membres du personnel d'exploitation et du personnel d'entretien affectés à la surveillance des vols et aux bases d'entretien quand leurs attributions nécessitent une connaissance de la teneur du manuel d'exploitation.

37. Every person provided with an operations manual or any part thereof pursuant to section 36 shall keep it up-to-date with amendments supplied to him by the air carrier.

38. Each crew member shall have readily available during flight a copy of those parts of the air carrier's operations manual that relate to his duties.

PART IV

CREW MEMBER REQUIREMENTS

39. (1) No air carrier may assign a person as a flight crew member unless that person

(*a*) holds a valid licence issued under the *Air Regulations* appropriate to the duties to be performed; and

(*b*) is otherwise qualified in accordance with this Order.

(2) No air carrier shall operate an aeroplane with less than the minimum flight crew specified in the certificate of airworthiness or the aircraft flight manual.

(3) No air carrier shall operate a multi-engine aeroplane under IFR in an air transport operation unless the flight crew includes at least two pilots, one of whom shall be designated by the air carrier as pilot-in-command and the other as second-in-command except where the Director has authorized, in the operations specifications, operation of the aeroplane without a second-in-command.

(4) Where the operation of an aeroplane has been authorized without a second-in-command pursuant to subsection (3), it shall be operated in compliance with the terms, conditions and limitations set out in Schedule III.

(5) No air carrier shall operate an aeroplane unless the flight crew includes at least one member who holds a valid certificate of proficiency issued under the *Radio Act* authorizing him to operate the type of radio transmitting equipment to be used.

40. Unless the flight crew includes at least two pilots, no person shall operate an aeroplane when carrying passengers

(*a*) for more than 30 minutes at an altitude between 10,000 and 13,000 feet above mean sea level, or

(*b*) at an altitude above 13,000 feet above mean sea level.

41. (1) No air carrier shall operate a multi-engine aeroplane when the number of passengers carried is more than 12 passengers unless the crew includes at least one cabin attendant.

(2) Notwithstanding subsection (1), a cabin attendant shall not be required where the aeroplane is equipped with a pilot-in-command and a second-in-command station and where the

37. Toute personne pourvue d'un manuel d'exploitation ou d'une partie de ce document en vertu des dispositions de l'article 36 doit le tenir à jour au moyen des textes de modifications que lui fera tenir le transporteur aérien.

38. Tout membre d'équipage doit pouvoir consulter facilement en vol un exemplaire des parties du manuel d'exploitation qui se rapportent à ses fonctions.

PARTIE IV

EXIGENCES RELATIVES AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE

39. (1) Aucun transporteur aérien ne peut employer une personne en qualité de membre d'équipage de conduite si cette personne

a) n'est pas titulaire d'une licence en état de validité, délivrée en vertu du *Règlement de l'Air* aux fins des fonctions à remplir; et

b) n'est pas qualifiée, d'autre part, en vertu des dispositions de la présente ordonnance.

(2) Aucun transporteur aérien ne doit faire voler un avion avec un équipage inférieur en nombre à l'effectif minimal de l'équipage de conduite, tel qu'il est prévu dans le certificat de navigabilité ou dans le manuel de vol de l'aéronef.

(3) Aucun transporteur ne doit, pour les besoins d'un transport aérien, faire voler un avion multimoteur en régime IFR si l'équipage de conduite ne comprend pas au moins deux pilotes dont l'un aura été désigné comme commandant de bord et le deuxième comme commandant en second par le transporteur aérien à moins que, dans les spécifications d'exploitation, le Directeur n'ait autorisé la mise en œuvre d'un avion sans commandant en second.

(4) Au cas où, en vertu du paragraphe (3), la mise en œuvre d'un avion est autorisée sans commandant en second, cet avion doit être piloté conformément aux conditions et limites contenues à l'annexe III.

(5) Aucun transporteur aérien ne doit faire voler un avion dont l'équipage de conduite ne comprend pas au moins un membre titulaire d'un certificat de compétence valide, délivré en vertu de la *Loi sur la radio* et l'autorisant à faire usage des moyens de radiotransmission disponibles à bord.

40. A moins que l'équipage de conduite ne comprenne au moins deux pilotes, nul ne doit faire voler un avion avec des passagers à bord

a) pendant plus de 30 minutes à une altitude comprise entre 10,000 et 13,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer; ou

b) à une altitude supérieure à 13,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer.

41. (1) Aucun transporteur ne doit faire voler un avion multimoteur avec plus de 12 passagers à bord sans affecter à son équipage au moins un membre du personnel navigant commercial.

(2) Nonobstant les dispositions du paragraphe (1), la présence d'un membre du personnel navigant commercial n'est pas exigée à bord d'un avion comportant un poste pour le

aeroplane is operated by a pilot-in-command and a second-in-command, if

(*a*) the number of passengers carried is less than 20; and

(*b*) the air carrier shows that

(i) the aeroplane passenger cabin is, because of structure and loading, readily accessible from the flight deck, and

(ii) the flight crew can readily exercise adequate supervisory control over the passengers during flight time by visual and aural means.

42. (1) An air carrier shall, for each type and model of aeroplane that he uses, assign to each crew member required under this Order the duties he shall perform in an emergency and in a situation requiring emergency evacuation and shall show that the performance of those duties adequately meets any emergency that may be reasonably anticipated including the possible incapacitation of another crew member.

(2) The duties assigned pursuant to subsection (1) shall be described in the air carrier's operations manual.

commandant de bord et un poste pour le commandant en second, l'un et l'autre postes occupés par leurs titulaires qualifiés, à condition que

a) le nombre de passagers transportés soit inférieur à 20; et

b) le transporteur aérien démontre que

(i) la cabine des passagers se trouve, en raison de la conception de sa structure et de la disposition de sa charge, facilement accessible à partir du poste de pilotage, et

(ii) l'équipage technique peut sans difficulté exercer une surveillance sur les passagers en étant à même de les voir et de les entendre pendant la durée du vol.

42. (1) Le transporteur aérien doit, sur chaque type et modèle d'avion qu'il exploite, assigner à chacun des membres de l'équipage dont la présence est obligatoire en vertu de la présente ordonnance, les fonctions qu'il est tenu d'occuper en cas d'urgence et dans les circonstances exigeant une évacuation rapide; il doit démontrer en outre que ces fonctions peuvent être remplies de façon à faire face comme il convient à toute situation critique dont la conjecture est raisonnablement possible, y compris l'éventualité d'une impuissance de l'un des membres de l'équipage à remplir ses fonctions.

(2) Les fonctions imparties en vertu du paragraphe (1) doivent faire l'objet d'une description dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien.

PART V

CREW MEMBER TRAINING AND QUALIFICATIONS

General

43. (1) An air carrier authorized to operate single-engine aeroplanes shall establish and maintain a ground and flight training program to ensure that each pilot is adequately trained to perform his assigned duties, including those relating to abnormal and emergency procedures.

(2) An air carrier authorized to operate multi-engine aeroplanes shall establish and maintain a ground and flight training program approved by the Director to ensure that each crew member is adequately trained to perform his assigned duties, including those relating to abnormal and emergency procedures, and knows the relationship of those duties with respect to those of other crew members.

(3) An air carrier shall provide ground and flight training for a flight crew member with respect to each type of aeroplane on which that member serves, including proper crew member co-ordination where applicable, and training in all types of situations resulting from powerplant, airframe, or system malfunction or from abnormality or fire.

PARTIE V

ENTRAÎNEMENT ET QUALIFICATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

Dispositions générales

43. (1) Un transporteur aérien autorisé à mettre en œuvre des avions monomoteurs doit établir et appliquer un programme d'instruction au sol et en vol, afin de s'assurer que chaque pilote est suffisamment entraîné pour remplir les fonctions qui lui sont assignées, y compris celles qui procèdent de l'application des procédures prévues en cas de circonstances exceptionnelles et de situation d'urgence.

(2) Un transporteur aérien autorisé à mettre en œuvre des avions multimoteurs doit établir et appliquer un programme d'instruction au sol et en vol approuvé par le Directeur, afin de s'assurer que chaque membre d'équipage est suffisamment entraîné pour remplir les fonctions qui lui ont été confiées, y compris celles qui procèdent de l'application des procédures prévues en cas de circonstances exceptionnelles et de situation d'urgence, et qu'il connaît l'interdépendance de ses fonctions et de celles des autres membres de l'équipage.

(3) Un transporteur aérien doit dispenser au profit de tout membre de l'équipage technique une formation en vol et au sol appropriée au type d'avion sur lequel il est appelé à servir et qui doit comprendre s'il y a lieu la coordination convenable des fonctions imparties aux membres de l'équipage ainsi qu'un entraînement adapté à toutes les sortes de situations pouvant résulter d'un mauvais fonctionnement, d'une anomalie ou d'un incendie du groupe motopropulseur, de la cellule ou des circuits de bord de l'avion.

(4) An air carrier shall maintain a record of the training and checks provided for each crew member and that record shall be certified as to the proficiency of the crew member at the completion of each training phase or check by the person responsible for that particular phase of training or check.

Emergency Procedure Training

44. (1) Emergency procedure training provided by an air carrier in respect of an aeroplane shall include, for each crew member, instruction in the location of and operation of all emergency equipment carried and instruction, appropriate to each crew member function and type of aeroplane used, in the emergency procedures for

(*a*) handling failure of an engine or other components or systems;

(*b*) handling of

(i) emergency decompression,

(ii) fire in the air or on the ground,

(iii) ditching, and

(iv) evacuation; and

(*c*) the engine power settings for maximum endurance and maximum range.

(2) At least once in each 12-month period, an air carrier shall give each crew member recurrent training in all applicable emergency procedures.

(3) An air carrier shall, by use of lectures, films or other approved means, give instruction to each crew member performing duties on pressurized aeroplanes operated at altitudes above 25,000 feet on

(*a*) physiological phenomena in a low pressure environment, including

(i) respiration,

(ii) hypoxia,

(iii) duration of consciousness at altitudes between 20,000 and 40,000 feet without supplemental oxygen,

(iv) gas expansion, and

(v) gas bubble information; and

(*b*) physical phenomena associated with rapid loss of pressurization including

(i) most likely causes,

(ii) noise,

(iii) cabin temperature change,

(iv) cabin fogging,

(v) effect on objects located near point of fuselage failure, and

(vi) actions of pilots immediately following the event and the likely resultant aeroplane attitude.

(4) An air carrier shall

(*a*) establish drills, appropriate to each type of aeroplane used, for inclusion in his emergency procedure training program covering

(4) Un transporteur aérien doit tenir à jour un dossier du stage initial d'entraînement et des inspections périodiques dont chaque membre d'équipage fera l'objet et les appréciations qu'il contiendra en ce qui concerne la compétence de celui-ci seront attestées, à l'issue de chaque phase d'instruction ou inspection périodique, par la personne chargée de cette phase particulière d'entraînement ou d'inspection.

Entraînement à l'application des procédures d'urgence

44. (1) L'entraînement aux procédures d'urgence assuré par un transporteur aérien doit consister, en ce qui concerne un avion, à instruire chaque membre d'équipage de l'emplacement et du mode de fonctionnement de tout l'équipement de secours embarqué, ainsi que des procédures d'urgence assorties à la nature des fonctions de chaque membre d'équipage et au type de l'avion utilisé, en prévision

a) d'une panne d'un moteur, ou d'autres organes ou circuits;

b) des situations suivantes:

(i) décompression d'urgence,

(ii) incendie en vol et au sol,

(iii) amerrissage forcé, et

(iv) évacuation; et

c) du réglage de puissance pour autonomie maximale et rayon d'action maximal.

(2) Au moins une fois par période de 12 mois, un transporteur aérien doit réentraîner chaque membre d'équipage à l'application des procédures d'urgence.

(3) Un transporteur doit, à l'aide de conférences, de films ou d'autres moyens approuvés, instruire chaque membre d'équipage servant à bord d'avions à cabine pressurisée volant à des altitudes supérieures à 25,000 pieds

a) des phénomènes d'ordre physiologique tels qu'ils se produisent en cas d'exposition soudaine à une basse pression barométrique en particulier

(i) la respiration,

(ii) l'hypoxie,

(iii) la durée de l'état de conscience aux altitudes de 20,000 à 40,000 pieds, sans appoint d'oxygène,

(iv) l'expansion des gaz, et

(v) l'aéroembolisme; et

b) des phénomènes physiques associés à une chute de pression soudaine dans la cabine, en particulier

(i) les causes les plus probables,

(ii) le bruit,

(iii) les changements de température dans la cabine,

(iv) la formation de buée dans la cabine,

(v) les effets sur les objets placés près du point de défaillance du fuselage, et

(vi) les mesures à prendre par le pilote dès que la chute de pression se produit ainsi que la réaction probable de l'avion.

(4) Un transporteur aérien doit

a) prévoir des exercices adaptés à chaque type d'avion utilisé et les inclure dans le programme d'entraînement à l'applica-

(i) ditching,

(ii) evacuation,

(iii) fire extinguishing,

(iv) operation and use of emergency exits,

(v) operation and use of any required life saving equipment including the donning and inflation of life jackets, and

(vi) handling of passengers during emergencies; and

(*b*) ensure that each crew member during emergency procedure training actually performs each emergency function or action appropriate to his duties, except where it can be shown that emergency functions can be adequately learned by demonstration.

(5) Training devices approved to simulate flight operating emergency conditions, static aeroplanes, ground demonstrations, classroom lectures, films or other devices may be used for training crew members in emergency procedures provided the method used ensures that each crew member is adequately trained in the operation or use of all emergency equipment.

Pilot Ground Training

45. (1) The ground training provided by an air carrier for a pilot before he serves as a pilot flight crew member shall include instruction relating to

(*a*) the air carrier's operations specifications, the *Air Regulations* and air navigation orders including the flight operations requirements and aeroplane operation limitations;

(*b*) the operations manual including the procedures for release and control of flights;

(*c*) the duties and responsibilities of all crew members;

(*d*) the type of aeroplane to be flown, including a study of the aeroplane, engines, major components and systems, performance limitations, cruise control, fuel consumption, flight planning, standard and emergency operating procedures and contents of the approved aircraft flight manual;

(*e*) weight and balance control and limitations;

(*f*) navigation and use of appropriate navigation aids;

(*g*) air traffic control procedures and, if appropriate to the kind of operation, pertinent instrument let down procedures;

(*h*) basic meteorology, including the principles of icing, fog, thunderstorms and other potentially hazardous meteorological conditions;

(*i*) communications procedures and procedures to be followed in the event of communication failure; and

(*j*) the physiological effects of lack of oxygen when aeroplanes are operated above 10,000 feet above sea level and, in the case of pressurized aeroplanes, physiological phenomena accompanying a loss of pressurization.

tion des procédures d'urgence; ces exercices doivent porter sur:

(i) l'amerrissage forcé,

(ii) l'évacuation,

(iii) l'extinction des incendies,

(iv) le fonctionnement et l'utilisation des issues de secours,

(v) le fonctionnement et l'utilisation de tout l'équipement de sauvetage obligatoire, en particulier la fixation et le gonflement des gilets de sauvetage, et

(vi) la discipline à imposer aux passagers en cas d'urgence; et

b) s'assurer qu'au cours de l'entraînement à l'application des procédures d'urgence chaque membre d'équipage s'acquitte effectivement de chacune des fonctions ou des mesures qu'implique son poste, sauf lorsqu'il peut être établi que les procédures d'urgence peuvent être suffisamment apprises au moyen d'une démonstration.

(5) Des dispositifs d'entraînement approuvés comme simulateurs de situation en vol, des avions statiques, des démonstrations au sol, des conférences en salle de cours, des films ou d'autres moyens peuvent servir à entraîner les équipages à l'application des procédures d'urgence, à condition que la méthode employée assure à chaque membre d'équipage une connaissance suffisante du fonctionnement ou de l'emploi de tout l'équipement de secours.

Instruction des pilotes au sol

45. (1) La formation au sol qu'un transporteur aérien doit dispenser à tout pilote avant de l'employer en qualité de membre d'un équipage de conduite doit porter sur

a) les spécifications d'exploitation du transporteur aérien, le *Règlement de l'Air* et les ordonnances sur la navigation aérienne, en particulier les conditions d'exploitation d'un service aérien et les limites d'utilisation de l'avion;

b) le manuel d'exploitation, en particulier les procédures d'autorisation et de contrôle des vols;

c) les fonctions et responsabilités de tous les membres d'équipage;

d) le type d'avion employé, en particulier une étude de l'avion, des moteurs, des principaux organes et circuits, des limitations dues aux performances, de la conduite en croisière, de la consommation de carburant, de la préparation du plan de vol, des procédures de manœuvres normales et d'urgence et de la teneur du manuel de vol de l'aéronef tel qu'il a été approuvé;

e) le devis et les limitations de masse et de centrage;

f) la navigation et l'utilisation des aides à la navigation appropriées;

g) les procédures du contrôle de la circulation aérienne et, si le genre d'exploitation considéré y fait appel, les procédures de percée en vigueur;

h) les éléments de météorologie, en particulier les causes de givrage, de brouillard, d'orage et autres conditions météorologiques dangereuses;

i) les procédures de télécommunications et les procédures à suivre en cas de panne des télécommunications; et

(2) An air carrier shall give a pilot any ground training necessary to ensure his qualification in new equipment, procedures and techniques.

Pilot Flight Training

46. (1) The flight training provided by an air carrier for a pilot before he serves as a pilot flight crew member in a multi-engine aeroplane shall include, in each type of aeroplane he is to fly

(*a*) instruction in his assigned flight duties; and

(*b*) flight instruction and practice in

(i) the manoeuvres and procedures outlined in Schedule IV,

(ii) assigned flight duties,

(iii) take-offs and landings by day and, if he is to fly at night, by night,

(iv) engine shut down and restart, and

(v) if he is to fly IFR, flight under simulated IFR conditions using each type of navigation facility used in normal operations.

(2) The flight training provided by an air carrier for a pilot before he serves as a pilot flight crew member shall include, in addition to the flight training required by subsection (1), any training necessary to ensure his proficiency in the normal operation and in flight emergency procedures pertinent to each type of aeroplane he is to fly.

Cabin Attendant Training

47. (1) The training provided by an air carrier for a crew member before he serves as a cabin attendant required under section 41 shall include instruction relating to

(*a*) the authority of the pilot-in-command;

(*b*) the handling of passengers, including procedures to be followed in the event of the presence of persons whose conduct might jeopardize the safety of other passengers;

(*c*) a general description of the aeroplane in which he is to serve;

(*d*) the duties, functions and responsibilities of other crew members in an emergency, in so far as his awareness of such is necessary to fulfil his own individual duties in an emergency;

(*e*) the means of communication with the flight deck and briefing of passengers;

(*f*) the location and use of emergency and life saving equipment required to be carried such as life jackets, portable fire extinguishers and survival radio equipment;

j) les effets physiologiques d'un manque d'oxygène dans le cas d'avions volant à plus de 10,000 pieds au-dessus du niveau de la mer et, dans le cas d'avions pressurisés, les phénomènes physiologiques accompagnant une panne de pressurisation.

(2) Un transporteur aérien doit dispenser au pilote toute formation nécessaire à sa qualification sur un matériel nouveau et à sa maîtrise de procédures et de techniques nouvelles.

Instruction en vol des pilotes

46. (1) La formation en vol qu'un transporteur aérien doit dispenser à tout pilote avant de l'employer en qualité de membre d'un équipage de conduite à bord d'un avion multimoteur doit comprendre, pour chaque type d'avion que ce pilote est appelé à piloter

a) une instruction relative aux fonctions qu'il doit assumer à bord; et

b) une instruction en vol et la pratique

(i) des manœuvres et procédures décrites à l'annexe IV,

(ii) de ses fonctions à bord,

(iii) des décollages et atterrissages de jour et, s'il est appelé à voler de nuit, des décollages et atterrissages de nuit,

(iv) des arrêts et remises en marche d'un moteur, et

(v) s'il est appelé à voler en régime IFR, des conditions IFR simulées en se servant de chacune des aides à la navigation utilisées dans les circonstances normales de l'exploitation.

(2) La formation en vol qu'un transporteur aérien doit dispenser à tout pilote avant de l'employer en qualité de membre d'équipage doit comprendre, outre l'entraînement en vol dont le paragraphe (1) fait obligation, tout entraînement de nature à garantir sa compétence dans des conditions normales d'exploitation et pendant l'application des procédures d'urgence propres à chacun des types d'avion qu'il est appelé à piloter.

Instruction du personnel navigant commercial

47. (1) La formation que doit dispenser un transporteur à un membre d'équipage avant de l'affecter au service commercial des passagers, conformément aux dispositions de l'article 41, doit comprendre une instruction relative

a) à l'autorité du pilote commandant de bord;

b) à l'attitude à observer à l'égard des passagers, plus particulièrement aux procédures à suivre en présence de personnes dont la conduite pourrait compromettre la sécurité d'autres passagers;

c) à la description générale de l'avion à bord duquel il doit assurer son service;

d) aux obligations, fonctions et responsabilités des autres membres de l'équipage en cas d'urgence, dans la mesure où la connaissance qu'il en a est alors nécessaire à l'exercice de ses propres fonctions;

e) aux moyens de communication avec le poste de pilotage et aux directives à donner aux passagers;

(*g*) the proper use of cabin installed systems controls;

(*h*) the physiological effects of lack of oxygen when aeroplanes are operated above 10,000 feet above sea level and, in the case of pressurized aeroplanes, physiological phenomena accompanying a loss of pressurization.

f) à l'emplacement et à l'emploi de l'équipement de secours et de sauvetage dont l'embarquement est obligatoire, tel que gilets de sauvetage, extincteurs portatifs et matériel radio de secours;

g) à l'utilisation convenable des commandes des servitudes de cabine;

h) aux conséquences physiologiques d'un manque d'oxygène dans le cas des avions volant à plus de 10,000 pieds au-dessus du niveau de la mer et, s'il s'agit d'avions à cabine pressurisée, aux phénomènes d'ordre physiologique résultant d'une dépressurisation de la cabine.

(2) Notwithstanding subsection (1), the training provided by an air carrier shall ensure that a cabin attendant is competent to perform the duties and functions assigned to him in the interests of the safety of passengers.

(2) Nonobstant les dispositions du paragraphe (1), la formation que doit dispenser un transporteur aérien à un membre du personnel navigant commercial doit garantir qu'il peut remplir avec compétence les obligations et fonctions qui lui sont confiées dans l'intérêt de la sécurité des passagers.

Pilot Qualifications

48. (1) No air carrier shall assign a pilot to act as pilot-in-command or second-in-command of any aeroplane unless, within the preceding 90 days, such pilot has completed on the same type of aeroplane at least three take-offs and landings.

Qualifications du pilote

48. (1) Aucun transporteur aérien ne doit affecter un pilote aux fonctions de commandant de bord ou de commandant en second d'un avion quelconque si, au cours des 90 jours précédents, ce pilote n'a pas effectué au moins trois décollages et trois atterrissages sur un avion du même type.

(2) No air carrier shall assign a pilot to act as pilot of a single-engine aeroplane unless such pilot

(*a*) holds an appropriate valid pilot licence; and

(*b*) if the aeroplane is to be operated under night VFR, holds an instrument rating valid for the class of aeroplane.

(2) Aucun transporteur aérien ne doit affecter un pilote à la conduite d'un avion monomoteur si ce pilote

a) n'est pas titulaire d'une licence valide et appropriée; et

b) n'est pas, au cas où cet avion devra être exploité en vol VFR de nuit, titulaire d'une qualification de vol aux instruments valide pour la classe d'avion dont il s'agit.

(3) No air carrier shall assign a pilot to act as pilot-in-command or as second-in-command of a multi-engine aeroplane to be operated under day VFR unless such pilot

(*a*) holds an appropriate valid pilot licence; and

(*b*) has passed, within the 12 months preceding and in the type of aeroplane on which he is to act, the proficiency check set out in Schedule IV.

(3) Aucun transporteur aérien ne doit affecter un pilote aux fonctions de commandant de bord ou de commandant en second d'un avion multimoteur devant être exploité en régime VFR de jour si ce pilote

a) n'est pas titulaire d'une licence de pilote valide et appropriée; et

b) s'il n'a pas, au cours des 12 mois précédents, subi avec succès, sur le type d'avion dont il s'agit, l'épreuve de contrôle de compétence dont fait état l'annexe IV.

(4) No air carrier shall assign a pilot to act as pilot-in-command or second-in-command of a multi-engine aeroplane to be operated under night VFR unless such pilot

(*a*) is qualified in accordance with the requirements of paragraphs (3)(*a*) and (*b*); and

(*b*) if he is to act as pilot-in-command, holds an instrument rating valid for the class of aeroplane.

(4) Aucun transporteur aérien ne doit affecter un pilote aux fonctions de commandant de bord ou de commandant en second d'un avion devant être exploité en régime VFR de nuit si

a) ce pilote n'est pas qualifié conformément aux dispositions des alinéas (3)*a*) et *b*); et

b) ce pilote, au cas où il doit exercer les fonctions de commandant de bord, n'est pas titulaire d'une qualification de vol aux instruments valide pour la classe d'avion dont il s'agit.

(5) No air carrier shall assign a pilot to act as pilot-in-command of a multi-engine aeroplane to be operated under IFR unless such pilot

(*a*) is qualified in accordance with the requirements of paragraphs (3)(*a*) and (*b*), except that if the checks required to renew his Class I instrument rating are taken in the type of aeroplane to be operated, the requirement of

(5) Aucun transporteur aérien ne doit affecter un pilote aux fonctions de commandant de bord d'un avion multimoteur devant être exploité en régime IFR si ce pilote

a) n'est pas qualifié conformément aux dispositions des alinéas (3)*a*) et *b*), sauf que, si les épreuves obligatoires de renouvellement de sa qualification de vol aux instruments de classe I ont été subies sur le type d'avion qu'il doit piloter,

paragraph (3)(*b*) shall be deemed to have been satisfied; and

(*b*) holds a Class I instrument rating valid for the class of aeroplane.

(6) No air carrier shall assign a pilot to act as second-in-command of a multi-engine aeroplane to be operated under IFR unless such pilot

(*a*) is qualified in accordance with the requirements of paragraphs (3)(*a*) and (*b*), excepting that if the checks required to renew his instrument rating are taken in the type of aeroplane to be operated, the requirement of paragraph (3)(*b*) shall be deemed to have been satisfied; and

(*b*) holds an instrument rating valid for the class of aeroplane.

(7) The proficiency check described in subsection (3) shall be carried out by an Inspector of the Department of Transport or an approved pilot employee of the air carrier.

les conditions fixées à l'alinéa (3)*b*) seront considérées comme remplies; et

b) n'est pas titulaire d'une qualification de vol aux instruments de classe I, valide pour la classe d'avion dont il s'agit.

(6) Nul transporteur aérien ne doit affecter un pilote aux fonctions de commandant en second d'un avion multimoteur devant être exploité en régime IFR si ce pilote

a) n'est pas qualifié conformément aux dispositions des alinéas (3)*a*) et *b*) sauf que si les épreuves obligatoires de renouvellement de la qualification de vol aux instruments ont été subies sur le type d'avion qu'il doit piloter les conditions fixées à l'alinéa (3)*b*) seront considérées comme remplies; et

b) n'est pas titulaire d'une qualification de vol aux instruments valide pour la classe d'avion dont il s'agit.

(7) L'épreuve de contrôle de compétence dont fait état le paragraphe (3) doit être subie sous l'autorité d'un inspecteur du ministère des Transports ou d'un pilote approuvé appartenant au personnel du transporteur aérien.

SCHEDULE I

(*s. 6*)

QUALIFICATIONS OF CHIEF PILOTS AND CHIEF MAINTENANCE ENGINEERS

1. (1) Where the air carrier is authorized to operate single-engine aeroplanes under day VFR, the chief pilot shall

(*a*) hold a valid commercial, senior commercial or airline transport pilot licence; and

(*b*) have completed not less than 500 hours flight time as pilot-in-command on aeroplanes.

(2) Where the air carrier is authorized to operate single-engine aeroplanes under day and night VFR, the chief pilot shall

(*a*) hold a valid commercial, senior commercial or airline transport pilot licence and appropriate instrument rating; and

(*b*) have completed not less than 500 hours flight time as pilot-in-command on aeroplanes.

(3) Where the air carrier is authorized to operate multi-engine aeroplanes under day VFR, the chief pilot shall

(*a*) hold a valid senior commercial or airline transport pilot licence; and

(*b*) have completed not less than 500 hours flight time as pilot-in-command on multi-engine aeroplanes with an air carrier.

(4) Where the air carrier is authorized to operate multi-engine aeroplanes under day VFR, night VFR and IFR operations, the chief pilot shall

(*a*) hold a valid senior commercial or airline transport pilot licence and appropriate Class I instrument rating; and

ANNEXE I

(*art. 6*)

QUALIFICATIONS DES CHEFS-PILOTES ET DES CHEFS-MÉCANICIENS D'ENTRETIEN

1. (1) Lorsque le transporteur aérien est autorisé à mettre en œuvre des avions monomoteurs en régime VFR de jour, le chef-pilote doit

a) être titulaire d'une licence valide de pilote professionnel, de pilote professionnel de 1re classe ou de pilote de ligne; et

b) avoir accompli sur avions au moins 500 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord.

(2) Lorsque le transporteur aérien est autorisé à mettre en œuvre des avions monomoteurs en régime VFR de jour et de nuit, le chef-pilote doit

a) être titulaire d'une licence valide de pilote professionnel, de pilote professionnel de 1re classe ou de pilote de ligne, assortie d'une qualification appropriée de vol aux instruments; et

b) avoir accompli sur avions au moins 500 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord.

(3) Lorsque le transporteur aérien est autorisé à mettre en œuvre des avions multimoteurs en régime VFR de jour, le chef-pilote doit

a) être titulaire d'une licence valide de pilote professionnel de 1re classe ou de pilote de ligne; et

b) avoir accompli au service d'un transporteur aérien un minimum de 500 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord sur avions multimoteurs.

(4) Lorsqu'un transporteur aérien est autorisé à mettre en œuvre des avions multimoteurs en régime VFR de jour et de nuit, ainsi qu'en régime IFR, le chef-pilote doit

a) être titulaire d'une licence valide de pilote professionnel de 1re classe ou de pilote de ligne, assortie d'une qualification appropriée de vol aux instruments de classe I; et

(*b*) have completed not less than 1,000 hours flight time as pilot-in-command on multi-engine aeroplanes with an air carrier.

(5) Every chief pilot shall

(*a*) know the contents of the air carrier's operating certificate, operations specifications and operations manual; and

(*b*) know the provisions of the *Air Regulations* and air navigation orders necessary for the proper performance of his duties.

2. Every Chief Maintenance Engineer shall

(*a*) hold a valid aircraft maintenance engineer licence Category "A";

(*b*) know the appropriate parts of the air carrier's operating certificate, operations specifications and maintenance manual necessary for the proper performance of his duties; and

(*c*) know the provisions of the *Air Regulations* and air navigation orders necessary for the proper performance of his duties.

b) avoir accompli au service d'un transporteur aérien un minimum de 1,000 heures de vol en qualité de pilote commandant de bord sur avions multimoteurs.

(5) Tout chef-pilote doit

a) connaître la teneur du certificat d'exploitation, des spécifications d'exploitation ainsi que du manuel d'exploitation du transporteur aérien; et

b) connaître les dispositions du *Règlement de l'Air* et des ordonnances sur la navigation aérienne nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

2. Tout chef-mécanicien d'entretien doit

a) être titulaire d'une licence valable de mécanicien d'entretien de catégorie «A»;

b) connaître les parties appropriées du certificat d'exploitation, des spécifications d'exploitation et du manuel d'entretien nécessaires à l'accomplissement de ses fonctions; et

c) connaître les dispositions du *Règlement de l'Air* et des ordonnances sur la navigation aérienne nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

SCHEDULE II

(*s. 34*)

OPERATIONS MANUAL

1. The following items shall be contained in an operations manual:

(*a*) a true copy of the air carrier's operating certificates;

(*b*) a chart of the air carrier's management organization and general operating policies;

(*c*) the duties, responsibilities and succession of command of operations personnel;

(*d*) reference to appropriate *Air Regulations*, air navigation orders, notams, information circulars and operating certificates;

(*e*) the information and, where applicable, the procedures pertaining to the usability of landing and take-off areas and for disseminating pertinent information thereon to operations personnel;

(*f*) the procedures for accident notification;

(*g*) information pertaining to operating in conditions of ice, hail, thunderstorms, turbulence or any potentially hazardous meteorological conditions;

(*h*) emergency flight procedures and emergency duties assigned to each crew member;

(*i*) the procedures for familiarizing passengers with the use of emergency equipment during flights;

(*j*) other information or instructions relating to safety;

(*k*) details of the required crew member training programs including ground, flight and emergency phases thereof, if applicable;

(*l*) information pertaining to flight release and operational control, including procedures for the monitoring and control of each flight, as applicable;

ANNEXE II

(*art. 34*)

MANUEL D'EXPLOITATION

1. Le manuel d'exploitation doit comprendre les éléments suivants:

a) une copie conforme des certificats d'exploitation du transporteur aérien;

b) un organigramme des structures administratives de l'entreprise et un exposé de ses méthodes générales d'exploitation;

c) la description des fonctions, des responsabilités et de la structure hiérarchique du personnel d'exploitation;

d) une référence aux dispositions appropriées du *Règlement de l'Air*, des ordonnances sur la navigation aérienne, des notam, des circulaires d'information et des certificats d'exploitation;

e) les informations et, s'il y a lieu, les procédures relatives aux possibilités d'utilisation des aires d'atterrissage et de décollage, ainsi que le mode de diffusion de ces informations et procédures auprès du personnel intéressé;

f) la procédure relative aux rapports d'accident;

g) les informations relatives au vol dans des conditions de givrage, de grêle, d'orage, de turbulence ou de toutes autres conditions météorologiques dangereuses;

h) les procédures d'urgence en vol et les attributions de chaque membre de l'équipage en cas d'urgence;

i) la méthode de mise au courant des passagers avec l'utilisation en vol des moyens de sauvetage;

j) tout autre renseignement ou instruction touchant à la sécurité;

k) le détail des programmes d'instruction obligatoire du personnel navigant, comprenant les phases au sol, en vol, et d'urgence, s'il y a lieu;

(*m*) information pertaining to en route operations, navigation and communication procedures, including procedures for the release or continuation of flight if any equipment required for a particular type of operation becomes inoperative or unserviceable en route;

(*n*) information concerning the air carrier's approved routes including the types of aeroplanes authorized for each route, their crew member composition, the kind of operation, such as VFR, IFR or night VFR and any other pertinent information;

(*o*) information concerning airports into which the air carrier is authorized to operate, including

(i) locations,

(ii) the types of aeroplanes authorized to use the airport,

(iii) instrument approach procedures, as applicable,

(iv) take-off and landing weather minima, as applicable, and

(v) any other pertinent information;

(*p*) take-off, en route and landing weight limitations;

(*q*) the methods and procedures for maintaining the aeroplane weight and centre of gravity within approved limits; and

(*r*) information pertaining to the air carrier's flight watch system, as applicable.

l) les renseignements portant sur l'autorisation et le contrôle d'exploitation du vol, y compris les procédures de surveillance et de contrôle de chaque vol, le cas échéant;

m) les renseignements relatifs aux procédures d'exploitation, de navigation et de télécommunications en route, y compris les procédures d'autorisation et de poursuite du vol en cas de panne ou de défaillance en route de tout organe ou accessoire dont le fonctionnement est nécessaire;

n) les renseignements relatifs aux routes approuvées desservies par le transporteur aérien, avec l'indication des types d'avions autorisés sur chacune d'elles, la composition de leurs équipages, le régime de vol, tel que VFR, IFR ou VFR de nuit, ainsi que tout autre renseignement opportun;

o) les informations relatives aux aéroports que le transporteur est autorisé à utiliser, en particulier

(i) leur position géographique,

(ii) les types d'avions autorisés à utiliser chacun d'eux,

(iii) les procédures d'approche aux instruments qui s'y trouvent en vigueur, le cas échéant,

(iv) les minima météorologiques du décollage et d'atterrissage, le cas échéant, et

(v) tout autre renseignement opportun;

p) les limites de masse au décollage, en route et à l'atterrissage;

q) les méthodes et procédures à suivre pour maintenir la masse et le centrage de l'avion dans les limites autorisées; et

r) les renseignements portant sur le système de surveillance des vols du transporteur aérien, s'il y a lieu.

SCHEDULE III

(*s. 39*)

TERMS, CONDITIONS AND LIMITATIONS APPLICABLE TO AUTHORIZATIONS GRANTED PURSUANT TO PART IV, SUBSECTION 39(3)

1. Where an air carrier is authorized to operate a multi-engine aeroplane without a second-in-command on IFR air transport operations pursuant to subsection 39(3), the air carrier shall conduct such operations in compliance with the following terms, conditions and limitations:

(*a*) the air carrier shall hold appropriate authorization in the operations specifications;

(*b*) the aeroplane shall be equipped with an approved automatic pilot system capable of operating the aeroplane controls to maintain flight and to manoeuvre it about the longitudinal axis and the lateral axis;

(*c*) no flight shall be commenced at an airport in weather conditions less than the circling weather minima specified for that airport in the *Canada Air Pilot* or the operations specifications;

(*d*) no flight shall be commenced unless the available meteorological information indicates that the weather conditions at the alternate airport will, at the expected time of arrival at that airport, be at or above the alternate weather minima specified for that airport in the *Canada Air Pilot* or

ANNEXE III

(*art. 39*)

CONDITIONS ET LIMITES APPLICABLES AUX AUTORISATIONS ACCORDÉES EN VERTU DE LA PARTIE IV, PARAGRAPHE 39(3)

1. Lorsqu'un transporteur aérien est autorisé à effectuer des opérations de transport par la voie des airs sur un avion multimoteur exploité en régime IFR sans commandant en second (en vertu des dispositions du paragraphe 39(3)), ce transporteur doit pour ce faire se conformer aux conditions et limites ci-après:

a) les spécifications d'exploitation du transporteur aérien doivent faire mention de l'autorisation accordée à cet effet;

b) l'avion doit être équipé d'un système de pilotage automatique approuvé, capable d'en manœuvrer les commandes pour le maintenir en vol et assurer son contrôle en roulis et en tangage;

c) aucun vol ne doit être entrepris au départ d'un aéroport se trouvant dans des conditions météorologiques inférieures aux minima fixés comme limites d'arrivée à vue sur percée décalée (circling) pour cet aéroport dans le *Canada Air Pilot* ou dans les spécifications d'exploitation;

d) aucun vol ne doit être entrepris sans que les informations météorologiques disponibles n'indiquent que les conditions météorologiques à l'aéroport de dégagement, ne soient, à

the operations specifications plus an increment of 500 feet added to the specified ceiling;

(*e*) no flight shall be terminated at an airport in weather conditions less than the alternate weather minima specified for that airport in the *Canada Air Pilot* or the operations specifications;

(*f*) any other limitations pertaining to base and areas of operations which the Director may deem necessary for safety.

SCHEDULE IV

(*ss. 46 and 48*)

PILOT PROFICIENCY CHECK

1. A pilot proficiency check shall be conducted in such a manner that the pilot satisfactorily demonstrates his knowledge, skill and judgment relative to

(*a*) the aeroplane, its systems and components; and

(*b*) proper control of airspeed, configuration, direction, altitude and attitude of the aeroplane, in accordance with the procedures and limitations contained in the applicable approved aircraft flight manual, check list and other approved material applicable to the type of aeroplane.

2. Each phase of a pilot proficiency check test set out in an item of Column I of the table to this section shall be performed in accordance with the procedures set out in Column III of that item for the proficiency check items set out in Column II of that item.

Column I Phase	Column II Proficiency Check Items	Column III Procedures
1. Pre-Flight	(1) Pilot's knowledge of equipment examination	(*a*) the completion of a practical oral equipment examination meeting the requirements of paragraph (*b*); (*b*) an equipment examination shall be closely co-ordinated and related to the flight procedures portion of the proficiency check and shall cover (i) subjects requiring a practical knowledge of the aeroplane, its powerplants, systems, components and its operational and performance factors, (ii) normal, abnormal and emergency procedures and the operations and limitations relating thereto, and (iii) the appropriate provisions of the approved aircraft flight manual.

l'heure estimée d'arrivée, au moins égales aux minima météorologiques officiels qui se trouvent en vigueur dans le *Canada Air Pilot* ou les spécifications d'exploitation, avec, en ce qui concerne la hauteur de plafond spécifiée, une augmentation de 500 pieds;

e) aucun vol ne doit s'achever sur un aérodrome dont les conditions météorologiques sont inférieures aux minima météorologiques officiels qui se trouvent en vigueur pour cet aéroport dans le *Canada Air Pilot* ou les spécifications d'exploitation;

f) toute autre limitation relative à la base et aux secteurs d'exploitation, que le Directeur peut juger nécessaire dans l'intérêt de la sécurité.

ANNEXE IV

(*art. 46 et 48*)

CONTRÔLE DE LA COMPÉTENCE DES PILOTES

1. Une épreuve de contrôle de la compétence d'un pilote doit être menée de telle manière que le pilote démontre de façon satisfaisante ses connaissances, son habileté et son jugement en ce qui concerne

a) l'avion, ses circuits et ses composants; et

b) la maîtrise de la vitesse anémométrique, de la configuration, de la tenue du cap, de l'altitude et de l'assiette de l'avion, conformément aux procédures et limites exposées dans le manuel de vol de l'aéronef approuvé qui se rapporte à celui-ci, aux listes d'actions vitales et à tous autres documents approuvés qui se rapportent au type d'avion dont il s'agit.

2. Chacune des phases d'une épreuve de contrôle de la compétence d'un pilote figurant dans la colonne I du tableau ci-après doit être exécutée conformément aux procédures énoncées dans la colonne III de ce tableau, qui vise à la vérification du niveau de compétence démontré dans les postes portés en colonne II de ce même tableau.

Colonne I Phase	Colonne II Objet de l'épreuve	Colonne III Procédures
1. Prévol	(1) Connaissance du matériel	*a*) épreuve pratique orale portant sur le matériel et répondant aux conditions de l'alinéa *b*); *b*) l'examen sur le matériel doit être étroitement coordonné avec la partie de l'épreuve de contrôle de compétence portant sur les procédures de vol, et s'y rapporter. Il doit porter sur (i) des questions exigeant une connaissance pratique de l'avion, de son G.M.P., de ses circuits, de ses composants, de ses caractéristiques et de ses performances, (ii) les procédures normales et d'urgence, ainsi que les manœuvres et limitations qui s'y rapportent, et (iii) les dispositions correspondantes du manuel de vol de l'aéronef, tel qu'il a été approuvé.

Column I Phase	Column II Proficiency Check Items	Column III Procedures
	(2) Aeroplane inspection	(*a*) the pre-flight inspection shall include (i) a visual inspection of the exterior and the interior of the aeroplane, and (ii) the use of the prestart check list, appropriate control system checks, starting procedures, checks of all radio and electronic equipment and the selection of the proper navigation and communications radio facilities and frequencies prior to flight; and (*b*) during the pre-flight inspection the pilot must explain briefly the purpose of each item.
	(3) Taxiing	this manoeuvre includes taxiing (in the case of a second-in-command proficiency check to the extent practical from the second-in-command crew position), sailing or docking procedures in compliance with instructions issued by the appropriate Air Traffic Control unit or by the check pilot.
	(4) Powerplant checks	powerplant checks as appropriate to the aeroplane type.
2. Take-offs	(1) Normal take-off	one take-off to be performed as follows: taxi the aeroplane into position on the runway to be used for departure, take-off and fly the aeroplane into the climbing configuration until the landing gear and flaps (if applicable to the type of aeroplane) are fully retracted or to the point where an altitude of 1,500 feet above the airport elevation is reached, whichever occurs first.
	(2) Crosswind take-off	one crosswind take-off if practicable under the existing meteorological, airport and traffic conditions.
	(3) Rejected take-off	one rejected take-off to be performed after a normal take-off has been started at a reasonable speed that has been determined by giving due consideration to runway length, surface conditions, brake heat energy, and other pertinent factors, but in no event at a speed greater than 50 per cent of lift-off speed.
3. In-Flight	(1) Steep turns	at least one steep turn in each direction, each turn involving a bank angle of 45 degrees and a change of heading of at least 180 degrees but not more than 360 degrees.
	(2) Approaches to stalls (required on an initial proficiency check on type aeroplane only)	for the purpose of this procedure the required approach to stall is reached when there is a perceptible buffet or other response to the initial stall entry and, except as provided below there shall be at least three approa-

Colonne I Phase	Colonne II Objet de l'épreuve	Colonne III Procédures
	(2) Inspection de l'avion	*a*) l'inspection prévol doit comprendre: (i) une inspection visuelle extérieure et intérieure de l'avion, et (ii) l'emploi de la liste des vérifications avant démarrage, les vérifications appropriées des commandes, les procédures de démarrage, les vérifications de tout l'équipement radio et électronique de bord, la présélection au sol des moyens et fréquences de radiocommunication; et *b*) au cours de l'inspection prévol le pilote doit expliquer brièvement l'objet de chaque poste.
	(3) Circulation au sol	cette manœuvre (dans le cas d'une épreuve de contrôle de la compétence d'un commandant en second celui-ci occupera dans la mesure du possible le poste correspondant à ses fonctions) comprend les procédures de circulation au sol, de manœuvres sur l'eau ou d'accostage, conformément aux instructions données par l'unité chargée du contrôle de la circulation aérienne ou par le pilote-inspecteur.
	(4) Inspection du G.M.P.	vérification du G.M.P. selon le type de l'avion.
2. Décollages	(1) Décollage normal	un décollage à effectuer comme suit: aligner l'avion sur l'axe de la piste en service, décoller et voler en configuration de montée jusqu'à ce que le train d'atterrissage et les volets (si applicable au type d'avion) soient, le cas échéant, complètement rentrés, ou jusqu'à une hauteur de 1,500 pieds au-dessus de l'altitude de l'aéroport, selon que l'une ou l'autre de ces deux éventualités se présentera la première.
	(2) Décollage par vent traversier	un décollage par vent de travers si les conditions météorologiques et le trafic en cours sur l'aéroport le permettent.
	(3) Décollage interrompu	interrompre le décollage après l'avoir commencé normalement à une vitesse raisonnable dont le choix tiendra bien compte de la longueur de la piste, de son état de surface, de l'énergie calorifique de freinage et d'autres facteurs appropriés mais ne sera en aucun cas supérieure à 50% de la vitesse minimale de sustentation.
3. En vol	(1) Virages serrés	au moins un virage serré dans chaque direction, tous deux à une inclinaison latérale d'au moins 45 degrés et un changement de cap de 180 degrés au moins et de 360 degrés au plus.
	(2) Vol à l'approche du décrochage (exigé seulement lors de l'épreuve initiale de qualification de type)	pour les besoins de cette procédure, l'approche du décrochage qui est demandée se trouve réalisée à l'apparition du buffeting ou d'autres réactions caractéristiques de l'amorce de décrochage et, sauf dis-

Column I Phase	Column II Proficiency Check Items	Column III Procedures
		ches to stalls, one of which shall be performed while in a turn with a bank angle of between 15 and 30 degrees, including (*a*) one in a take-off configuration (except where a zero-flap take-off configuration is normally used in that type aeroplane); (*b*) one in a clean configuration; and (*c*) one in a landing configuration.
	(3) Specific flight characteristics (required on an initial proficiency check on type aeroplane only)	recovery from specific flight characteristics that are peculiar to the type of aeroplane, such as high rate of descent.
	(4) Engine failures	for the purposes of this proficiency check there shall be at least two simulated engine failures as follows: (*a*) one simulated failure of the critical engine, to be completed at altitude while the aeroplane is in the normal take-off configuration and at a speed of not less than the take-off safety speed (V_2) or more than V_2 plus 10 miles per hour; and (*b*) one landing and manœuvering to that landing with simulated failure of the critical engine.
4. Landings and approaches to landings	(1) Normal landing	one normal landing.
	(2) Crosswind landing	one crosswind landing, if practical under existing meteorological, airport and traffic conditions.
5. Emergency procedures	Pilot's knowledge of emergency procedures appropriate to the type of aeroplane	a pilot shall demonstrate as many of the emergency procedures outlined in the appropriate approved aircraft flight manual and as many of the emergency procedures for the following emergency situations as in the opinion of the check pilot are necessary to determine that the pilot has an adequate knowledge of and ability to perform such procedures: (*a*) fire in flight, (*b*) smoke control, (*c*) rapid decompression, (*d*) emergency descent, (*e*) hydraulic and electrical system failures and malfunctions, (*f*) landing gear and flap systems failure and malfunctions, and (*g*) failure of navigation or communications equipment.

Colonne I Phase	Colonne II Objet de l'épreuve	Colonne III Procédures
		positions contraires ci-après, trois approches du décrochage au moins doivent être effectuées, dont une en virage avec une inclinaison latérale comprise entre 15 et 30 degrés. Elles doivent être effectuées: *a*) l'une dans la configuration de décollage (sauf si le décollage s'effectue normalement volets rentrés sur ce type d'avion); *b*) l'une en configuration lisse; et *c*) l'une en configuration d'atterrissage.
	(3) Particularités de pilotage (exigé seulement lors de l'épreuve initiale de qualification sur le type)	retour au vol normal à partir de conditions de vol particulières, liées aux caractéristiques propres de l'appareil: vitesse variométrique de descente élevée par exemple.
	(4) Pannes de moteur	pour les besoins de cette épreuve de compétence, on doit simuler au moins deux pannes de moteur dans l'ordre suivant: *a*) un simulacre de panne sur le moteur critique à effectuer en montée initiale alors que l'avion se trouve en configuration normale de décollage à une vitesse comprise entre la vitesse de sécurité (V_2) et V_2 plus 10 milles à l'heure; et *b*) un atterrissage avec simulacre de panne du moteur critique.
4. Atterrissages et approche d'atterrissages	(1) Atterrissage normal	un atterrissage normal.
	(2) Atterrissage par vent traversier	un atterrissage par vent traversier si les conditions météorologiques et le trafic en cours sur l'aéroport le permettent.
5. Procédures d'urgence	Connaissance des procédures d'urgence adaptées au type de l'avion	un pilote doit démontrer qu'il possède des connaissances et des aptitudes suffisantes pour effectuer les procédures d'urgence exposées dans le manuel de vol approuvé de l'aéronef ainsi que toutes les procédures d'urgence énumérées ci-après, que le pilote-inspecteur estimera nécessaire de lui faire effectuer à cette fin: *a*) incendie en vol, *b*) dispersion de la fumée, *c*) décompression rapide, *d*) descente forcée, *e*) panne et mauvais fonctionnement des circuits hydraulique et électrique, *f*) panne et mauvais fonctionnement des circuits respectifs du train d'atterrissage et des volets hypersustentateurs, et *g*) panne de l'équipement de navigation ou de télécommunications.

3. When performing any of the procedures enumerated in the table to item 2, a pilot shall demonstrate judgment commensurate with a high level of safety, and in determining whether the pilot has shown such judgment, the check pilot shall consider

(*a*) the pilot's adherence to approved procedures;

(*b*) the pilot's action in situations requiring a decision based on his analysis where there is no prescribed procedure or recommended practice; and

(*c*) the pilot's qualities of airmanship in selecting a course of action.

3. En effectuant l'une quelconque des procédures énumérées dans l'article 2 du tableau, le pilote doit faire preuve d'une sûreté de jugement garantissant une très grande sécurité, ce que le pilote-inspecteur déterminera en tenant compte des éléments suivants:

a) respect des procédures approuvées;

b) comportement du pilote dans les situations exigeant une décision faisant appel à l'analyse à défaut de procédure obligatoire ou de pratique recommandée; et

c) la science aéronautique dont témoigne le pilote par l'à-propos de ses initiatives.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 23

AERONAUTICS ACT

Aircraft Accidents and Missing Aircraft Order

ORDER RESPECTING AIRCRAFT ACCIDENTS AND MISSING AIRCRAFT

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES VIII, NO. 1

Short Title

1. This Order may be cited as the *Aircraft Accidents and Missing Aircraft Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"serious injury" means an injury that requires hospital or medical treatment or results in the suspension of normal activities for a period of five or more days and includes unconsciousness, fracture of any bone except a simple fracture of a finger or a toe, lacerations of muscles or lacerations that cause severe hemorrhages, injury to any internal organs, second or third degree burns and any burn involving more than five per cent of the body surface;

"substantial damage" means damage or structural failure that adversely affects the structural strength, performance, or flight characteristics of an aircraft and that would normally require major repair or replacement of the affected component except that engine failure, damage limited to an engine, bent fairings or cowlings, dented skin, small punctured holes in the skin or fabric, damage to propeller blades, damage to tires, engine accessories, brakes or wing tips are not deemed to be substantial damage.

General

3. Where the pilot-in-command or operator of an aircraft is required under section 832 of the *Air Regulations* to report the particulars of an aircraft accident that resulted in death or serious injury or in the aircraft being substantially damaged or destroyed, he shall

(*a*) as soon as possible after the accident and by the quickest means of communication available, report the particulars set out in Schedule I to a Regional Administrator, or, if the accident occurred outside Canada, to the Director General, Civil Aeronautics Branch, Department of Transport, Ottawa; and

(*b*) subsequently, within such time as he may be directed, report such additional particulars of the accident as the

CHAPITRE 23

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les accidents d'aviation et les aéronefs disparus

ORDONNANCE CONCERNANT LES ACCIDENTS D'AVIATION ET LES AÉRONEFS DISPARUS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE VIII, N° 1

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les accidents d'aviation et les aéronefs disparus*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«blessure grave» désigne une blessure qui nécessite l'hospitalisation ou des soins médicaux, qui entraîne l'arrêt des activités normales pendant au moins cinq jours et qui comporte une perte de connaissance, une fracture (à l'exception des fractures simples des doigts et des orteils), des déchirures affectant des muscles ou ayant provoqué une forte hémorragie, des lésions internes, des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou des brûlures couvrant plus de cinq pour cent de la surface du corps;

«dégâts importants» désigne des dégâts ou une défaillance de structure qui portent atteinte à la résistance de la structure ou aux performances ou caractéristiques de vol d'un aéronef et qui nécessitent normalement des réparations importantes ou le remplacement de la partie endommagée; toutefois, ne sont pas considérés comme des dégâts importants les défaillances de moteur, les dégâts se limitant à un moteur, les carénages ou capotages pliés, les revêtements bosselés, les piqûres dans le revêtement ou l'entoilage, les dommages aux pales d'hélice, aux pneus, aux accessoires de moteur, aux freins ou aux bouts d'aile.

Dispositions générales

3. Le pilote commandant de bord ou l'exploitant d'un aéronef tenu, en vertu de l'article 832 du *Règlement de l'Air*, de faire rapport des détails d'un accident d'aviation ayant entraîné la mort ou des blessures graves, ou ayant occasionné à l'aéronef des dégâts importants ou sa destruction, doit

a) le plus tôt possible après l'accident et par les moyens de communication les plus rapides dont il dispose, transmettre les renseignements mentionnés dans l'annexe I à un administrateur régional ou, si l'accident est arrivé en dehors du Canada, au Directeur général de l'aéronautique civile, ministère des Transports, Ottawa; et

b) ultérieurement, dans le délai qui pourra lui être imparti, fournir sur l'accident les renseignements supplémentaires

Regional Administrator, the Director General, Civil Aeronautics Branch or an aircraft accident investigator may direct.

4. Where the owner or operator of an aircraft is required under section 832 of the *Air Regulations* to give notification of an aircraft missing on a flight, he shall

(*a*) by the quickest means of communication available, report the particulars set out in Schedule II to a Regional Administrator, or, if the flight originated outside Canada, to the Director General, Civil Aeronautics Branch, Department of Transport, Ottawa; and

(*b*) subsequently, within such time as he may be directed, report such additional particulars of the missing aircraft as the Regional Administrator, or the Director General, Civil Aeronautics Branch, may direct.

que pourront déterminer l'administrateur régional, le Directeur général de l'aéronautique civile ou un agent chargé d'enquêter sur les accidents d'aviation.

4. Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef tenu, en vertu de l'article 832 du *Règlement de l'Air*, de donner avis de la disparition d'un aéronef ayant entrepris un vol, doit

a) par les moyens de communication les plus rapides dont il dispose, transmettre les renseignements mentionnés dans l'annexe II à l'administrateur régional ou, si le point d'origine du vol est situé en dehors du Canada, au Directeur général de l'aéronautique civile, ministère des Transports, Ottawa; et

b) ultérieurement, dans le délai qui pourra lui être imparti, fournir sur l'aéronef disparu les renseignements supplémentaires que pourront déterminer l'administrateur régional ou le Directeur général de l'aéronautique civile.

SCHEDULE I

(*s. 3*)

PARTICULARS TO BE REPORTED RESPECTING AIRCRAFT ACCIDENTS

1. Type, nationality and registration marks of the aircraft.
2. Name of the owner, operator and hirer, if any, of the aircraft.
3. Name of the pilot-in-command of the aircraft.
4. Date and time (standard) of the accident.
5. Last point of departure and point of intended landing of the aircraft.
6. Position of the aircraft with reference to some easily defined geographical point.
7. Number of crew killed and number of crew seriously injured.
8. Number of passengers killed and number of passengers seriously injured.
9. Nature of the accident and the extent of damage to the aircraft, so far as is known, and opinion as to cause of the accident.

ANNEXE I

(*art. 3*)

RENSEIGNEMENTS À TRANSMETTRE SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION

1. Type, nationalité et marques d'immatriculation de l'aéronef.
2. Nom du propriétaire et, le cas échéant, nom de l'exploitant et du locataire de l'aéronef.
3. Nom du pilote commandant de bord de l'aéronef.
4. Date et heure (normale) de l'accident.
5. Dernier point de départ de l'aéronef et point d'atterrissage prévu.
6. Position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier.
7. Nombre de membres d'équipage tués et nombre de membres d'équipage gravement blessés.
8. Nombre de passagers tués et nombre de passagers gravement blessés.
9. Nature de l'accident et étendue des dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue, et opinion quant à la cause de l'accident.

SCHEDULE II

(*s. 4*)

PARTICULARS TO BE REPORTED RESPECTING MISSING AIRCRAFT

1. Type, nationality and registration marks of the aircraft.
2. Name of the owner, operator and hirer, if any, of the aircraft.
3. Name of the pilot-in-command of the aircraft.
4. Date and time (standard) of last known take-off of the aircraft.
5. Last known position of the aircraft.
6. Last point of departure and point of intended landing of the aircraft.

ANNEXE II

(*art. 4*)

RENSEIGNEMENTS À TRANSMETTRE SUR LES AÉRONEFS PORTÉS DISPARUS

1. Type, nationalité et marque d'immatriculation de l'aéronef.
2. Nom du propriétaire et, le cas échéant, nom de l'exploitant et du locataire de l'aéronef.
3. Nom du pilote commandant de bord de l'aéronef.
4. Date et heure (normale) du dernier décollage connu de l'aéronef.
5. Dernière position connue de l'aéronef.
6. Dernier point de départ de l'aéronef et point d'atterrissage prévu.

7. Names and addresses of flight crew members and passengers aboard the aircraft.
8. Action being taken to locate the aircraft.

7. Noms et adresses des membres de l'équipage de conduite et des passagers à bord de l'aéronef.
8. Mesures prises en vue de repérer l'aéronef.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 24

AERONAUTICS ACT

Aircraft Journey Log Order

ORDER RESPECTING AIRCRAFT JOURNEY LOG

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES VIII, No. 2

Short Title

1. This Order may be cited as the *Aircraft Journey Log Order*.

General

2. An aircraft journey log approved by the Minister includes the log published by the Queen's Printer under the authority of the Minister.

3. Except as provided in section 4, the particulars as set out in the schedule shall be entered in every aircraft journey log.

4. Where two or more consecutive flights are made in an aircraft in one day and

(*a*) the pilot-in-command of the aircraft is the same for each flight and those flights

(i) are made during an 8-hour period in that day, and

(ii) are made within 25 miles of the first point of departure, or

(*b*) in the case of a holder of an operating certificate for flying training, a detailed record of each flight is kept in a form approved by the Minister,

the following particulars respecting such flights may be entered in the aircraft journey log in lieu of the particulars respecting each flight set out in the schedule:

(*c*) the date on which the flights take place;

(*d*) the name of the pilot-in-command of the aircraft, except in the case referred to in paragraph (*b*);

(*e*) the point of departure and point of final destination of the flights;

(*f*) the time of commencement of the first flight and time of completion of the last flight;

(*g*) the total number of flights made;

(*h*) the total air time of the flights;

(*i*) the total flight time; and

(*j*) the total air time of the aircraft since the date of manufacture of the aircraft.

CHAPITRE 24

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les carnets de route d'aéronef

ORDONNANCE CONCERNANT LES CARNETS DE ROUTE D'AÉRONEF

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE VIII, N° 2

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les carnets de route d'aéronef*.

Dispositions générales

2. Un carnet de route d'aéronef approuvé par le Ministre comprend le carnet publié par l'Imprimeur de la Reine avec l'autorisation du Ministre.

3. Sauf dans les cas mentionnés à l'article 4, les renseignements spécifiés dans l'annexe seront inscrits dans tous les carnets de route d'aéronef.

4. Lorsqu'un aéronef effectue deux ou plusieurs vols consécutifs le même jour et

a) que le pilote commandant de bord est le même pour chaque vol et

(i) que ces vols sont effectués au cours d'une période de 8 heures le même jour, et

(ii) que ces vols sont effectués en deçà de 25 milles du premier point de départ, ou

b) que, dans le cas d'un titulaire d'un certificat d'exploitation pour l'entraînement au vol, un relevé détaillé de chaque vol est tenu sous une forme approuvée par le Ministre,

les renseignements ci-après concernant ces vols peuvent être inscrits dans le carnet de route d'aéronef au lieu des renseignements à l'égard de chaque vol spécifiés dans l'annexe:

c) la date à laquelle les vols sont effectués;

d) le nom du pilote commandant de bord, sauf dans le cas mentionné à l'alinéa *b*);

e) le point de départ et le point de destination finale des vols;

f) l'heure à laquelle l'aéronef commence le premier vol et l'heure à laquelle il termine le dernier vol;

g) le nombre total de vols effectués;

h) le temps total dans les airs;

i) le temps de vol total; et

j) le temps total dans les airs de l'aéronef depuis la date de sa construction.

SCHEDULE

(ss. 3 and 4)

PARTICULARS TO BE ENTERED IN AIRCRAFT JOURNEY LOG

Column I Particulars to be Entered in Log	Column II Frequency of Entry in Log
1. (1) Aircraft nationality and registration marks (2) Manufacturer's designation (3) Manufacturer's serial number (4) Aircraft type approval or type specification number	1. Once at beginning of log
2. (1) Date of each flight (2) Names of flight crew members (3) Point of departure and point of destination (4) Time up (5) Time down (6) Air time (7) Flight time (8) Total air time since date of manufacture (9) Number of persons on board (10) Total weight of persons on board (11) Quantity of fuel and of oil at take-off (12) Total weight of equipment, baggage and cargo at take-off (13) Total weight of aircraft at take-off	2. In respect of each flight
3. Particulars of any defect in any part of the aircraft or its equipment and of the rectification of such defect	3. Forthwith upon a defect occurring and upon rectification having been made
4. Condition of aircraft, whether or not airworthy or serviceable	4. When required by the *Airworthiness Certification Order* or the *Flight Permits for Private Aircraft Order*
5. Signature of any person making an entry and, in the case of an aircraft maintenance engineer or an employee of an approved company, his aircraft maintenance engineer licence number or company approval number	5. Forthwith upon an entry having been made

ANNEXE

(art. 3 et 4)

RENSEIGNEMENTS À INSCRIRE DANS LE CARNET DE ROUTE D'AÉRONEF

Colonne I Renseignements à inscrire dans le carnet	Colonne II Fréquence des inscriptions dans le carnet
1. (1) Marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef (2) Désignation du constructeur (3) Numéro de série du constructeur (4) Numéro du certificat d'homologation du prototype de l'aéronef ou numéro du devis descriptif du prototype	1. Inscriptions à faire une seule fois, au début du carnet
2. (1) Date de chaque vol (2) Noms des membres de l'équipage de conduite (3) Point de départ et point de destination (4) Heure à laquelle l'aéronef quitte le sol (5) Heure de la prise de contact avec le sol (6) Temps dans les airs (7) Temps de vol (8) Temps total dans les airs depuis la date de construction de l'aéronef (9) Nombre de personnes à bord (10) Poids total des personnes à bord (11) Quantité de carburant et d'huile au décollage (12) Poids total de l'équipement, des bagages et des marchandises au décollage (13) Poids total de l'aéronef au décollage	2. Inscriptions à faire à l'occasion de chaque vol
3. Renseignements sur toute défectuosité d'une partie quelconque de l'aéronef ou de son équipement et sur la façon dont elle a été rectifiée	3. Inscriptions à faire dès que la défectuosité se produit et dès qu'elle est rectifiée
4. État de l'aéronef, qu'il soit ou non en état de navigabilité ou en bon état de service	4. Inscription à faire lorsque *l'Ordonnance sur la certification de la navigabilité* ou *l'Ordonnance sur les permis de vol pour aéronefs privés* l'exige
5. Signature de toute personne qui fait une inscription et, dans le cas d'un mécanicien d'entretien d'aéronef ou d'un employé d'une compagnie approuvée, le numéro de la licence du mécanicien ou le numéro d'approbation de la compagnie	5. Sur-le-champ, dès qu'une inscription a été faite

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 25

AERONAUTICS ACT

Aircraft Minimum Equipment List Order

ORDER RESPECTING THE MINIMUM AIRCRAFT EQUIPMENT REQUIRED TO BE OPERATIVE PRIOR TO FLIGHT

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 20

Short Title

1. This Order may be cited as the *Aircraft Minimum Equipment List Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"approved" means approved by the Director General, Civil Aeronautics of the Department of Transport; (*approuvé*)

"essential aircraft equipment" means an item, component or system installed in an aircraft, that

(*a*) has a primary role of providing information or performing a function required by regulation or order, or

(*b*) is directly related to the airworthiness of the aircraft; (*équipement essentiel d'aéronef*)

"inoperative" means, in relation to an item, component or system, that the item, component or system malfunctions to the extent that it does not accomplish its intended purpose or is not consistently functioning within its designed operating limits or tolerances; (*inexploitable*)

"master minimum equipment list" means an approved document that establishes the essential aircraft equipment allowed to be inoperative under conditions specified therein for a specific type of aircraft; (*liste principale d'équipement minimal*)

"minimum equipment list" means an approved document that authorizes an air carrier to operate a type of aircraft specified therein with essential aircraft equipment inoperative under the conditions specified therein. (*liste d'équipement minimal*)

Application

3. This Order applies to the following aircraft when registered and used in Canada for commercial purposes:

(*a*) turbine powered aeroplanes of more than 12,500 pounds (5 700 kilograms) maximum gross take-off weight;

(*b*) turbine powered rotorcraft of more than 6,000 pounds (2 800 kilograms) maximum gross take-off weight; and

(*c*) any other aircraft of a type approved for the use of a minimum equipment list.

CHAPITRE 25

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur la liste d'équipement minimal d'un aéronef

ORDONNANCE CONCERNANT L'ÉQUIPEMENT MINIMAL EXPLOITABLE EXIGÉ À BORD D'UN AÉRONEF AVANT LE VOL

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 20

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur la liste d'équipement minimal d'un aéronef*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«approuvé» signifie approuvé par le Directeur général de l'aéronautique civile du ministère des Transports; (*approved*)

«équipement essentiel d'aéronef» désigne un article, élément ou système, installé dans un aéronef,

a) dont le rôle essentiel consiste à fournir des renseignements ou à exécuter une fonction exigée par un règlement ou une ordonnance, ou

b) qui est directement relié à la navigabilité de l'aéronef; (*essential aircraft equipment*)

«inexploitable», quant à un article, élément ou système, désigne le fait qu'il fonctionne mal dans la mesure où il ne répond pas aux fins auxquelles il est destiné ou qu'il ne fonctionne pas de façon permanente dans les limites ou tolérances d'exploitation établies; (*inoperative*)

«liste d'équipement minimal» désigne un document approuvé autorisant un transporteur aérien, dans les conditions qui y sont stipulées, à exploiter un type particulier d'aéronef avec un équipement essentiel d'aéronef inexploitable; (*minimum equipment list*)

«liste principale d'équipement minimal» désigne un document approuvé précisant quel équipement essentiel d'aéronef peut être inexploitable, dans les conditions qui y sont stipulées, dans le cas d'un type particulier d'aéronef. (*master minimum equipment list*)

Application

3. La présente ordonnance s'applique aux aéronefs suivants, lorsqu'ils sont enregistrés et exploités au Canada à des fins commerciales:

a) avions à turbine de plus de 12,500 livres (5 700 kilogrammes) de masse maximale brute au décollage;

b) giravions à turbine de plus de 6,000 livres (2 800 kilogrammes) de masse maximale brute au décollage; et

General

4. An air carrier may submit for approval a minimum equipment list for each type of aircraft that he operates.

5. Where a master minimum equipment list has been established for a particular type of aircraft, a minimum equipment list shall not be approved for that type of aircraft unless it complies with the minimum standards set out in that master minimum equipment list.

6. The minimum equipment list submitted by an air carrier for approval under section 4 need not include any item, component or system that is not essential for flight and does not directly affect the airworthiness of the aircraft.

7. No air carrier shall operate an aircraft if any essential aircraft equipment is inoperative unless he does so in compliance with a minimum equipment list.

8. Notwithstanding section 7, no aircraft shall be operated where, in the opinion of the pilot-in-command, flight safety is or may be compromised.

9. An air carrier shall establish, obtain approval for and publish internal procedures for compliance with the conditions specified in the minimum equipment list.

10. An air carrier shall establish, obtain approval for and publish internal procedures for making repairs or replacements to equipment specified in the minimum equipment list to ensure that the aircraft does not operate for an unacceptable period of time with specific aircraft equipment inoperative.

11. Where a minimum equipment list has been approved for a type of aircraft, a copy of the list shall be inserted in the aircraft maintenance manual for that type of aircraft and a copy thereof shall be carried in each aircraft of that type during flight.

c) tout autre aéronef d'un type pour lequel l'usage d'une liste d'équipement minimal a été approuvée.

Dispositions générales

4. Un transporteur aérien peut présenter pour approbation une liste d'équipement minimal pour chaque type d'aéronef qu'il exploite.

5. Lorsqu'une liste principale d'équipement minimal a été dressée pour un type particulier d'aéronef, une liste d'équipement minimal ne peut être approuvée pour ce type d'aéronef que s'il répond aux normes minimales stipulées dans la liste principale.

6. La liste d'équipement minimal présentée pour approbation par un transporteur aérien selon l'article 4 ne doit inclure aucun article, élément ou système non essentiel au vol et n'influant pas directement sur la navigabilité de l'aéronef.

7. Aucun transporteur aérien ne peut exploiter un aéronef dont une partie quelconque de l'équipement essentiel est inexploitable, à moins qu'il n'agisse ainsi conformément à la liste d'équipement minimal.

8. Nonobstant l'article 7, aucun aéronef ne peut être exploité si, de l'avis du commandant de bord, la sécurité de vol est ou peut être compromise.

9. Un transporteur aérien doit établir, faire approuver et publier des procédures internes destinées à assurer le respect des conditions stipulées dans la liste d'équipement minimal.

10. Un transporteur aérien doit établir, faire approuver et publier des procédures internes régissant les réparations ou le remplacement de l'équipement stipulé dans la liste d'équipement minimal, afin de s'assurer qu'un aéronef n'est pas exploité durant une période de temps inacceptable avec un équipement particulier d'aéronef inexploitable.

11. Lorsqu'une liste d'équipement minimal a été approuvée pour un type d'aéronef, un exemplaire de cette liste doit être annexé au manuel d'entretien de ce type d'aéronef et un exemplaire du manuel doit toujours se trouver à bord de chaque aéronef de ce type au cours du vol.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 26

AERONAUTICS ACT

Aircraft Nationality and Registration Marks Order

ORDER RESPECTING AIRCRAFT NATIONALITY AND REGISTRATION MARKS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 1

Short Title

1. This Order may be cited as the *Aircraft Nationality and Registration Marks Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"experiment" has the same meaning as in the *Engineering and Inspection Manual* issued under the authority of the Minister of Transport;

"heavier-than-air aircraft" means aircraft included in the classification "heavier-than-air aircraft" in the schedule;

"lighter-than-air aircraft" means aircraft included in the classification "lighter-than-air aircraft" in the schedule;

"marks" means the nationality and registration marks required by section 222 of the *Air Regulations* to be painted or otherwise affixed to aircraft.

General

3. The marks shall be painted on Canadian aircraft or affixed by any other means that ensures a similar degree of permanence.

4. The nationality marks shall precede and be separated by a hyphen from the registration marks.

5. (1) The letters of a mark shall be capital letters in Roman characters without ornamentation.

(2) The width of each letter of a mark, except the letter I, and the length of the hyphen shall be two-thirds of the height of a letter.

(3) The letters and hyphens of a mark shall be formed by solid lines and be of a colour contrasting clearly with the background.

(4) The thickness of the lines of a mark shall be one-sixth of the height of a letter.

(5) The letters and hyphens of a mark shall be separated from one another by spaces of not less than one-quarter of the width of a letter.

CHAPITRE 26

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs

ORDONNANCE CONCERNANT LES MARQUES DE NATIONALITÉ ET D'IMMATRICULATION DES AÉRONEFS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 1

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«aérodynes» désigne les aéronefs compris dans la classification «aérodyne» qui figure dans l'annexe;

«aérostats» désigne les aéronefs compris dans la classification «aérostat» qui figure dans l'annexe;

«expérience» a la même signification que dans l'*Engineering and Inspection Manual* publié avec l'autorisation du ministre des Transports;

«marques» désigne les marques de nationalité et d'immatriculation qui, aux termes de l'article 222 du *Règlement de l'Air*, doivent être peintes ou apposées de quelque autre façon sur l'aéronef.

Dispositions générales

3. Les marques des aéronefs canadiens seront peintes sur l'aéronef, ou apposées par tout autre moyen assurant le même degré de fixité.

4. La marque de nationalité précédera la marque d'immatriculation, dont elle sera séparée par un tiret.

5. (1) Les lettres des marques seront en caractères romains majuscules, sans ornementation.

(2) La largeur de chaque lettre des marques, sauf la lettre I, et la longueur du tiret seront les deux tiers de la hauteur d'une lettre.

(3) Les lettres et les tirets des marques seront en traits pleins et d'une couleur qui tranche nettement sur le fond.

(4) L'épaisseur des traits des marques sera le sixième de la hauteur d'une lettre.

(5) Les lettres et les tirets des marques seront séparés les uns des autres par des espaces représentant au moins le quart de la largeur d'une lettre.

6. The letters in each separate group of marks shall be of equal height.

Heavier-Than-Air Aircraft

7. (1) On heavier-than-air aircraft, the marks shall be located on

(*a*) the wing structure; and

(*b*) either

(i) the fuselage or equivalent structure, or

(ii) the vertical tail surfaces.

(2) The marks on the wing structure of heavier-than-air aircraft shall be located on the lower surface of the wing structure equidistant, as far as possible, between the leading and trailing edges and with the tops of the letters towards the leading edge.

(3) The marks on the wing structure of heavier-than-air aircraft shall either extend across the whole of the lower surface of the wing structure or be located on the left half of the lower surface of that structure.

(4) Where the marks are located on the fuselage or equivalent structure of heavier-than-air aircraft, they shall be located on both sides thereof between the wings and tail surface.

(5) Where the marks are located on the vertical tail surfaces of heavier-than-air aircraft, they shall be located on the upper halves of the tail surfaces and shall be painted or affixed,

(*a*) in the case of an aircraft having a single tail surface, on both vertical sides; and

(*b*) in the case of an aircraft having a multi-tail surface, on the outboard sides of the outer vertical surfaces.

8. Where a heavier-than-air aircraft does not have parts corresponding to those referred to in section 7, the marks shall be located in such a manner that the aircraft can be readily identified.

9. (1) The height of the marks on the wing structure of heavier-than-air aircraft shall be at least 20 inches.

(2) The marks on the fuselage, or equivalent structure, of heavier-than-air aircraft shall be as large as practicable except that

(*a*) the marks shall not interfere with the visible outlines of the fuselage or equivalent structure; and

(*b*) the marks are not required to be more than 6 inches in height.

(3) The marks on the vertical tail surfaces of heavier-than-air aircraft shall be as large as practicable except that

(*a*) a margin of at least 2 inches shall be left along the edge of each vertical tail surface; and

(*b*) the marks are not required to be more than 6 inches in height.

10. Where a heavier-than-air aircraft does not have parts corresponding to those referred to in section 9, the measurements of the marks shall be such that the aircraft can be readily identified.

6. Les lettres appartenant au même groupe de marques seront d'égale hauteur.

Aérodynes

7. (1) Les marques des aérodynes apparaîtront

a) sur les ailes; et

b) soit

(i) sur le fuselage ou la structure en tenant lieu, ou

(ii) sur l'empennage vertical.

(2) Les marques, sur les ailes des aérodynes, seront disposées sur l'intrados, à égale distance, autant que possible, des bords d'attaque et de fuite, le haut des lettres étant dirigé vers le bord d'attaque.

(3) Les marques, sur les ailes des aérodynes, s'étendront sur tout l'intrados, ou seront disposées sur la moitié gauche de l'intrados.

(4) Lorsque les marques d'un aérodyne apparaissent sur le fuselage (ou sur la structure en tenant lieu), elles seront disposées de chaque côté du fuselage (ou de la structure), entre les ailes et l'empennage.

(5) Lorsque les marques d'un aérodyne apparaissent sur l'empennage vertical, elles seront disposées sur les moitiés supérieures de l'empennage et seront peintes ou apposées

a) dans le cas d'un empennage à dérive unique, de chaque côté de cette dérive; et

b) dans le cas d'un empennage à dérives multiples, sur les faces extérieures des dérives extrêmes.

8. Si un aérodyne ne comporte pas les éléments correspondant à ceux qui sont mentionnés à l'article 7, les marques apparaîtront de manière telle que l'aéronef puisse être facilement identifié.

9. (1) La hauteur des marques portées par les ailes des aérodynes sera d'au moins 20 pouces.

(2) Les marques portées par le fuselage (ou par la structure en tenant lieu) des aérodynes seront aussi grandes que possible; toutefois,

a) les marques n'atteindront pas le contour apparent du fuselage (ou de la structure en tenant lieu); et

b) il n'est pas nécessaire que les marques aient plus de 6 pouces de hauteur.

(3) Les marques portées par l'empennage vertical des aérodynes seront aussi grandes que possible; toutefois,

a) une marge d'au moins 2 pouces sera laissée le long du bord de chaque face de l'empennage vertical; et

b) il n'est pas nécessaire que les marques aient plus de 6 pouces de hauteur.

10. Si un aérodyne ne comporte pas les éléments correspondant à ceux qui sont mentionnés à l'article 9, les dimensions des marques seront suffisantes pour que l'aéronef puisse être facilement identifié.

Experimental Aircraft

11. Aircraft flown only for experimental purposes shall display the letter "X" following the nationality and registration marks and be preceded by a hyphen.

Lighter-Than-Air Aircraft

12. (1) On an airship the marks shall be located either

(*a*) lengthwise on each side of the hull and on the upper surface of the hull on the line of symmetry; or

(*b*) on the horizontal and vertical stabilizers in which case

(i) the marks on the horizontal stabilizers shall be located on the right half of the upper surface and on the left half of the lower surface with the tops of the letters toward the leading edge of the stabilizer, and

(ii) the marks on the vertical stabilizer shall be located on each side of the bottom half of the stabilizer with the letters placed horizontally.

(2) On a spherical balloon the marks shall be located in two diametrically opposite places near the maximum horizontal circumference of the balloon.

(3) On a non-spherical balloon the marks shall be located on each side near the maximum cross-section of the balloon immediately above either the rigging band or the points of attachment of the basket suspension cables.

13. On all lighter-than-air aircraft the side marks shall be visible both from the sides and from the ground.

14. The height of the marks on lighter-than-air aircraft shall be at least 20 inches.

Aéronefs expérimentaux

11. Les aéronefs utilisés en vol uniquement à des fins d'expériences doivent porter la lettre «X», précédée d'un tiret, après leurs marques de nationalité et d'immatriculation.

Aérostats

12. (1) Les marques des dirigeables seront disposées

a) soit, dans le sens de la longueur, sur les deux côtés de l'enveloppe, et, en outre, sur la surface supérieure de l'enveloppe le long du méridien vertical;

b) soit sur l'empennage horizontal et sur l'empennage vertical; alors,

(i) les marques sur l'empennage horizontal seront disposées sur la moitié droite de la surface supérieure et sur la moitié gauche de la surface inférieure, le haut des lettres étant dirigé vers le bord d'attaque; et

(ii) les marques sur l'empennage vertical seront disposées sur la moitié inférieure de l'empennage, de chaque côté, les lettres étant placées horizontalement.

(2) Les marques des ballons sphériques seront disposées en deux endroits diamétralement opposés, près de l'équateur du ballon.

(3) Les marques des ballons non sphériques seront disposées de chaque côté, près du maître-couple, immédiatement au-dessus de la bande de gréement ou des points d'attache des câbles de suspension de la nacelle.

13. Les marques disposées sur les côtés des aérostats seront visibles aussi bien des côtés que du sol.

14. La hauteur des marques portées par les aérostats sera d'au moins 20 pouces.

SCHEDULE

(*s. 2*)

CLASSIFICATION OF AIRCRAFT

- 1. Lighter-than-air aircraft
  - Non-power driven balloon
    - Free balloon
      - Spherical free balloon
      - Non-spherical free balloon
    - Captive balloon
      - Spherical captive balloon
      - Non-spherical captive balloon*
  - Power-driven
    - Airship
      - Rigid airship
      - Semi-rigid airship
      - Non-rigid airship
- 2. Heavier-than-air aircraft
  - Non-power driven
    - Glider
      - Land glider
      - Sea glider†
    - Kite**
  - Power-driven
    - Aeroplane
      - Landplane‡
      - Seaplane†
      - Amphibian†
    - Gyroplane
      - Land gyroplane‡
      - Sea gyroplane†
      - Amphibian gyroplane†
    - Helicopter
      - Land helicopter‡
      - Sea helicopter†
      - Amphibian Helicopter†
    - Ornithopter
      - Land ornithopter‡
      - Sea ornithopter†
      - Amphibian ornithopter†

* Generally designated "Kite-balloon".

† "Float" or "boat" may be added as appropriate.

‡ Includes aircraft equipped with ski-type landing gear (substitute "ski" or "land").

** For the purpose of completeness only.

ANNEXE

(*art. 2*)

CLASSIFICATION DES AÉRONEFS

- 1. Aérostat
  - Non entraîné par un organe moteur (ballon)
    - Ballon libre
      - Ballon libre sphérique
      - Ballon libre non sphérique
    - Ballon captif
      - Ballon captif sphérique
      - Ballon captif non sphérique*
  - Entraîné par un organe moteur
    - Dirigeable
      - Dirigeable rigide
      - Dirigeable semi-rigide
      - Dirigeable souple
- 2. Aérodyne
  - Non entraîné par un organe moteur
    - Planeur
      - Planeur terrestre
      - Planeur marin†
    - Cerf-volant**
  - Entraîné par un organe moteur
    - Avion
      - Avion terrestre‡
      - Hydravion†
      - Avion amphibie†
    - Autogyre
      - Autogyre terrestre‡
      - Autogyre marin†
      - Autogyre amphibie†
    - Hélicoptère
      - Hélicoptère terrestre‡
      - Hélicoptère marin†
      - Hélicoptère amphibie†
    - Ornithoptère
      - Ornithoptère terrestre‡
      - Ornithoptère marin†
      - Ornithoptère amphibie†

* Généralement désigné sous le nom de «ballon cerf-volant».

† On peut ajouter, s'il y a lieu, selon la construction: «à flotteurs» ou «à coque».

‡ Comprend les aéronefs équipés d'un train d'atterrissage à skis (remplacer «terrestre» par «à skis»).

** N'est mentionné que pour respecter l'intégralité de la classification.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 27

AERONAUTICS ACT

Aircraft Noise Certification Order

ORDER RESPECTING AIRCRAFT NOISE CERTIFICATION

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 21

Short Title

1. This Order may be cited as the *Aircraft Noise Certification Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"aircraft noise type approval", in respect of a type of aircraft manufactured in Canada, means an approval issued by the Minister pursuant to subsection 214(2) of the *Air Regulations* indicating that that type of aircraft complies with Annex 16 noise emission standards for that type of aircraft;

"Annex 16" means Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation; (*Annexe 16*)

"approved" means approved by the Minister;

"Minister" means the Minister of Transport;

"noise certificate" means

(*a*) a certificate of noise compliance issued or other noise documentation accepted by the Minister pursuant to subsection 6(1) in respect of a Canadian registered aircraft, or

(*b*) a noise certification issued by a foreign country or other noise documentation that has been accepted by the Minister pursuant to subsection 6(2) in respect of an aircraft registered in that country;

"noise restricted runway" means, in respect of an airport set out in Column I of the schedule, a runway set out in Column II or III of the schedule opposite that airport at which air operations are restricted by maximum noise levels permitted to be made by a particular type of aircraft or as otherwise authorized by the Minister;

"runway" means an individual landing or take-off surface considered to be heading in one magnetic direction only.

Application

3. (1) Subject to subsection (2),

(*a*) paragraph 4(*a*) applies to all aircraft wherever registered;

(*b*) paragraph 4(*b*) applies to aircraft described in subparagraph (*c*)(ii); and

CHAPITRE 27

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur le contrôle du bruit des aéronefs aux aéroports

ORDONNANCE SUR LE CONTRÔLE DU BRUIT DES AÉRONEFS AUX AÉROPORTS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 21

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur le contrôle du bruit des aéronefs aux aéroports*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«Annexe 16» désigne l'Annexe 16 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale. (*Annex 16*)

Application

3. (1) S'appliquent de la façon suivante,

a) l'alinéa 4*a*), à tous les aéronefs;

b) l'alinéa 4*b*), aux aéronefs visés au sous-alinéa *c*)(ii); et

c) les articles 5, 6 et 11,

(*c*) sections 5, 6 and 11 apply

(i) before January 1, 1986, to aircraft that are registered in Canada or are registered in a foreign country and operated by a Canadian air carrier and that are

(A) aircraft described in Annex 16 to which Annex 16 standards apply,

(B) subsonic jet aircraft with a maximum certificated take-off weight of over 34 000 kg (74,960 lb.) that do not comply with Annex 16 noise emission standards, or

(C) aircraft designated by the Minister as acceptable, in respect of noise emission standards, for operations in Canadian airspace, and

(ii) on or after January 1, 1986, to aircraft wherever registered that are

(A) aircraft described in Annex 16 to which Annex 16 standards apply,

(B) subsonic jet aircraft with a maximum certificated take-off weight of over 34 000 kg (74,960 lbs.) that do not comply with Annex 16 noise emission standards and are being operated in Canadian airspace, or

(C) aircraft designated by the Minister as acceptable, in respect of noise emission standards, for operations in Canadian airspace.

(2) This Order does not apply where it is inconsistent with an obligation assumed by Canada to a foreign country in a treaty, convention or agreement or to

(*a*) an approved air carrier flight training program;

(*b*) a declared aircraft emergency; or

(*c*) an air evacuation or other emergency air operation.

Operating Restrictions

4. No person shall operate an aircraft on take-off from or when landing at a noise restricted runway at an airport set out in Column I of the schedule

(*a*) except in accordance with

(i) approved noise control procedures, including preferential runways and minimum noise routes, published in the *Canada Air Pilot* applicable to that type of aircraft at that airport, and

(ii) noise control aircraft operating procedures approved by the state of manufacture or registry and the Minister for that type of aircraft; and

(*b*) on or after January 1, 1986, unless the owner or operator of the aircraft holds a noise certificate in respect of the aircraft.

5. No subsonic jet aircraft in respect of which a noise certificate has not been issued that has a certificated take-off weight of over 34 000 kg (74,960 lb.) and that after June 30, 1979

(*a*) is first entered on the Canadian aircraft register, or

(*b*) in the case of a foreign registered aircraft, is first leased by a Canadian air carrier for commercial purposes

shall perform international flights originating from a Canadian airport, unless the operator of the aircraft has been author-

(i) avant le 1er janvier 1986, aux aéronefs immatriculés au Canada et à ceux immatriculés à l'étranger mais exploités par un transporteur aérien canadien, et

(A) soit décrits à l'Annexe 16 et assujettis à ses normes,

(B) soit subsoniques à réaction, d'une masse maximale autorisée au décollage supérieure à 34 000 kg (74,960 lb) non conformes aux normes de l'Annexe 16, ou

(C) soit considérés par le ministre des Transports comme pouvant, quant aux normes d'émission du bruit, être utilisés dans l'espace aérien canadien, et

(ii) à compter du 1er janvier 1986, également à ceux visés au sous-alinéa (i), mais y compris les aéronefs étrangers exploités par un transporteur non canadien.

(2) L'ordonnance ne s'applique pas si elle n'est pas conforme à un engagement pris par le Canada envers un pays étranger, dans le cadre d'un traité, d'une convention ou d'un accord, ni dans le cas d'un programme autorisé, par le Ministre, de formation au vol, établi par un transporteur aérien, d'un cas déclaré d'aéronef en détresse ou d'une évacuation aérienne ou de tout autre vol de secours.

Critères d'utilisation de certaines pistes

4. Aucun aéronef n'est autorisé à utiliser une piste visée à l'annexe pour fins d'atterrissage ou de décollage,

a) sauf selon les procédures de contrôle du bruit dans le *Canada Air Pilot* ou approuvées par le ministre des Transports et sauf selon les procédures d'exploitation d'aéronefs relatives au contrôle du bruit approuvées, pour ce type d'aéronef, par le pays de fabrication ou d'immatriculation et par le Ministre; et

b) sauf si le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef détient, à compter du 1er janvier 1986, un certificat ou document équivalent visé à l'article 6.

5. Ne peuvent être autorisés à entreprendre des vols internationaux de n'importe quelle piste canadienne, les aéronefs subsoniques à réaction non dotés d'un certificat ou document équivalent visé à l'article 6, dont la masse autorisée au décollage est supérieure à 34 000 kg (74,960 lb) et qui, après le 30 juin 1979, sont inscrits pour la première fois au registre aéronautique civil du Canada ou, quant aux aéronefs immatriculés à l'étranger, sont loués pour la première fois par un transporteur aérien canadien à des fins commerciales, sauf si

ized to perform those flights by the appropriate authority of each foreign country of intended landing.

Certification

6. (1) A certificate of noise compliance may be issued or other noise documentation may be accepted by the Minister, on written application therefor by the owner or operator of a Canadian registered aircraft, in respect of the operation of that aircraft on any noise restricted runway at an airport set out in Column I of the schedule or in any foreign country where such a certificate or other noise documentation is required, if

(*a*) an aircraft noise type approval has been issued in respect of that type of aircraft; or

(*b*) evidence is submitted to the Minister that satisfies him that the aircraft complies with requirements that are at least equal to Annex 16 noise emission standards applicable to that type of aircraft.

(2) The Minister may, in respect of the operation of an aircraft registered in a foreign country on any noise restricted runway at an airport set out in Column I of the schedule, accept a noise certification issued by that country in respect of that type of aircraft or may accept other noise documentation if evidence is made available to the Minister on request that satisfies him that the aircraft complies with requirements that are at least equal to Annex 16 noise emission standards applicable to that type of aircraft.

7. (1) On or after January 1, 1986, whenever an aircraft registered in a foreign country and described in clause 3(1)(*c*)(ii)(A), (B) or (C) is operated on any noise restricted runway at an airport set out in Column I of the schedule, a noise certificate shall be carried on board the aircraft.

(2) Where a certificate of noise compliance has been issued or other noise documentation has been accepted by the Minister pursuant to subsection 6(1) in respect of a Canadian registered aircraft, the certificate or other noise documentation shall be carried on board the aircraft whenever the aircraft is operated in Canadian airspace or elsewhere.

Acoustical Change

8. (1) Where a technical change is made to an aircraft or where a change is made to approved operating procedures of an aircraft that are used as an alternate means of compliance with noise emission standards and that change may cause the noise levels created by the aircraft while operating in Canadian airspace to exceed the maximum noise levels prescribed by Annex 16 or accepted by the Minister for that type of aircraft, the owner of the aircraft shall forthwith notify the Minister in writing of the change.

(2) This section applies to

(*a*) every aircraft registered in Canada in respect of which a certificate of noise compliance has been issued or other noise documentation has been accepted by the Minister pursuant to subsection 6(1); and

l'exploitant a été autorisé par l'autorité appropriée de chacun des pays étrangers où un atterrissage est prévu.

Certification

6. (1) Un certificat de conformité acoustique peut être délivré par le ministre des Transports, ou un document relatif au bruit accepté par lui, sur demande écrite du propriétaire ou de l'exploitant d'un aéronef immatriculé au Canada, pour son utilisation sur les pistes visées à l'annexe ou dans un pays étranger où un tel certificat est obligatoire, si ce type d'aéronef a reçu une homologation acoustique visée au paragraphe 214(2) du *Règlement de l'Air* ou si une preuve suffisante est fournie au Ministre qu'il est conforme à des exigences au moins égales aux normes de l'Annexe 16.

(2) Un certificat acoustique délivré par un pays étranger ou tout autre document relatif au bruit peut être accepté par le Ministre, pour l'utilisation d'un aéronef immatriculé à l'étranger, sur les pistes visées à l'annexe, à condition que soit mis à sa disposition, à sa demande, la preuve qu'il est conforme à des exigences au moins égales aux normes de l'Annexe 16.

7. (1) A compter du 1er janvier 1986, pour utiliser une piste visée à l'annexe, les aéronefs immatriculés à l'étranger doivent avoir à leur bord un certificat acoustique ou le document équivalent requis.

(2) Dans le cas d'un aéronef immatriculé au Canada, le certificat de conformité acoustique ou document équivalent requis doit toujours être à bord pendant l'utilisation de l'appareil.

Avis de changement acoustique

8. (1) Le propriétaire notifie immédiatement, par écrit, le Ministre de tout changement d'ordre technique à un aéronef ou de changements aux procédures d'exploitation approuvées par le Ministre lorsque ces changements peuvent amener les niveaux de bruits à dépasser les niveaux maximaux visés à l'Annexe 16 ou acceptées par le Ministre pour ce type d'aéronef.

(2) Cet article s'applique aux aéronefs dotés d'un certificat ou document visé au paragraphe 6(1) et, à compter du 1er janvier 1986, aux aéronefs immatriculés à l'étranger visés au sous-alinéa 3(1)*c*)(ii).

(*b*) on or after January 1, 1986, to every aircraft described in subparagraph 3(1)(*c*)(ii) operating at an airport set out in Column I of the schedule.

Cancellation

9. Where an aircraft, in respect of which a noise certificate has been issued or accepted by the Minister, no longer complies with any requirement of paragraph 6(1)(*a*) or (*b*) or subsection 6(2) or where the owner of such an aircraft fails to notify the Minister of an acoustical change as required by section 8

(*a*) in the case of a Canadian registered aircraft, the certificate of noise compliance issued by the Minister or other noise documentation accepted by him pursuant to subsection 6(1) may be suspended or cancelled; or

(*b*) in the case of a foreign registered aircraft, the acceptance by the Minister of a noise certification or other noise documentation pursuant to subsection 6(2) may be withdrawn for air operations at airports set out in Column I of the schedule.

Prohibition

10. (1) On or after January 1, 1986, the Minister may, by notice to the registered owner or the operator of an aircraft described in subparagraph 3(1)(*c*)(ii), other than a scheduled aircraft, given as early as possible and in no case later than 7 days prior to the intended arrival of the aircraft at an airport set out in Column I of the schedule, prohibit that aircraft from operating on a noise restricted runway during the hours specified in the notice in which the operation of that aircraft might, in the opinion of the Minister, result in an unacceptable level of noise at that noise restricted runway.

(2) No owner or operator of an aircraft shall operate the aircraft contrary to a notice given by the Minister pursuant to subsection (1).

Reports

11. Where, as the result of a change in the approved operating procedures of an aircraft made in the interests of flight safety during an approach or a departure at a noise restricted runway, the aircraft exceeds the Annex 16 noise emission standards applicable to the aircraft, the pilot-in-command shall, on request made to the registered owner or operator of the aircraft by the Minister, submit a report in writing, within 30 days of the receipt of the request by the registered owner or operator, to the applicable airport official responsible for noise control outlining the reasons for non-compliance with the approved noise requirements.

Annulation des certificats

9. Les certificats ou acceptations visés à l'article 6 peuvent être suspendus, annulés ou retirés lorsqu'un aéronef cesse d'être conforme aux conditions y attachées ou lorsque l'avis visé à l'article 8 n'est pas donné.

Interdiction additionnelle

10. A l'exception des aéronefs à horaire régulier, à compter du 1er janvier 1986, le Ministre peut, aussitôt que possible et au moins 7 jours avant l'arrivée prévue d'un aéronef visé au sous-alinéa 3(1)*c*)(ii) à l'un des aéroports visés à l'annexe, faire parvenir un avis aux exploitants ou propriétaires enregistrés, leur interdisant d'utiliser leur aéronef sur une piste visée à l'annexe, au cours des heures précisées dans l'avis, si son utilisation pourrait, selon le Ministre, y amener le bruit à un niveau inacceptable.

Rapports sur dérogation

11. Lorsqu'un aéronef excède, dans l'intérêt de la sécurité du vol, les normes de l'Annexe 16 en raison d'un changement aux procédures d'exploitation approuvées par le Ministre, au cours d'une approche ou d'un départ effectué sur une piste visée à l'annexe, le commandant de bord, dans les 30 jours de la réception de la demande du Ministre à l'exploitant ou au propriétaire enregistré, présente à l'agent de l'aéroport chargé du contrôle du bruit un rapport donnant les raisons de cette dérogation.

SCHEDULE

(ss. 2, 4, 6, 7, 8, 9 and 10)

	Column I Airport	Column II Noise Restricted Runways for Take-off	Column III Noise Restricted Runways for Landing
1.	Vancouver International	08, 12	26, 30
2.	Edmonton Industrial	11, 16	29, 34
3.	Winnipeg International	13, 18	31, 36
4.	Hamilton Civic	06	24
5.	Toronto International	05L, 05R, 14	23L, 23R, 32
6.	Ottawa International	32	14
7.	Montreal International (Dorval)	all runways	all runways

ANNEXE

(art. 2, 4, 6, 7, 8, 9 et 10)

	Colonne I Aéroports	Colonne II Pistes pour décollage	Colonne III Pistes pour atterrissage
1.	International de Vancouver	08, 12	26, 30
2.	Industriel d'Edmonton	11, 16	29, 34
3.	International de Winnipeg	13, 18	31, 36
4.	Municipal de Hamilton	06	24
5.	International de Toronto	05L, 05R, 14	23L, 23R, 32
6.	International d'Ottawa	32	14
7.	International de Montréal (Dorval)	Toutes	Toutes

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 28

AERONAUTICS ACT

Aircraft Seats, Safety Belts and Safety Harnesses Order

ORDER RESPECTING AIRCRAFT SEATS, SAFETY BELTS AND SAFETY HARNESSES

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 2

Short Title

1. This Order may be cited as the *Aircraft Seats, Safety Belts and Safety Harnesses Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"infant" means a person under 3 years of age;

"special purpose operation" means an operation in which an aircraft is flown for the purpose of spraying, dusting, seeding, or pipeline or powerline patrolling, and includes any other operation of a similar nature.

General

3. (1) Except as provided in this Order, no person shall fly an aircraft that is not equipped with a seat and an individual safety belt or safety harness for each person in the aircraft, other than infants.

(2) No person shall fly an aircraft on a special purpose operation unless it is equipped with a seat and an individual safety harness for each person in the aircraft.

4. Subsection 3(1) does not apply to a person flying an aircraft equipped with a safety belt or safety harness that two persons can share if it is used on a seat designed to accommodate two persons.

5. (1) An aircraft

(*a*) having a gross weight not exceeding 12,500 pounds and engaged in a non-scheduled commercial air service with a combined load of passengers and freight, or

(*b*) engaged in the activity of dropping parachutists,

may be flown without providing seats for the passengers or parachutists if it is equipped with safety belts or safety harnesses of a type that may be secured to the primary structure of the aircraft and that have been approved by the Director General, Civil Aeronautics.

CHAPITRE 28

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les fauteuils d'aéronef, les ceintures et les harnais de sécurité

ORDONNANCE CONCERNANT LES FAUTEUILS D'AÉRONEF ET LES CEINTURES ET HARNAIS DE SÉCURITÉ

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 2

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les fauteuils d'aéronef, les ceintures et harnais de sécurité*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«enfant en bas âge» désigne un enfant de moins de 3 ans;

«opération spéciale» désigne une opération dans laquelle un aéronef est utilisé à des fins de pulvérisation, de poudrage, d'ensemencement, ou de surveillance de pipe-lines ou de lignes de transmission d'énergie, et comprend toute autre opération analogue.

Dispositions générales

3. (1) Sauf dispositions contraires de la présente ordonnance, nul ne peut piloter un aéronef qui n'est pas muni d'un siège et d'une ceinture ou d'un harnais de sécurité individuels pour chaque personne à bord, exception faite des enfants en bas âge.

(2) Nul ne peut piloter un aéronef en vue d'effectuer une opération spéciale si cet aéronef n'est pas muni d'un siège et d'un harnais de sécurité individuel pour chaque personne à bord.

4. Le paragraphe 3(1) ne s'applique pas à une personne pilotant un aéronef muni d'une ceinture ou d'un harnais de sécurité que deux personnes peuvent partager, si cette ceinture ou ce harnais sont utilisés sur un siège conçu pour recevoir deux personnes.

5. (1) Un aéronef

a) dont le poids brut ne dépasse pas 12,500 livres et qui est affecté à un service aérien commercial sans horaire fixe pour le transport simultané de passagers et de marchandises, ou

b) qui est affecté au largage de parachutistes,

peut être utilisé sans avoir de sièges pour les passagers ou les parachutistes s'il est muni de ceintures ou de harnais de sécurité d'un type qui en permet la fixation à la structure principale de l'aéronef et qui ont été approuvés par le Directeur général de l'aéronautique civile.

(2) Where seats are not provided for passengers or parachutists in an aircraft described in subsection (1), the pilot-in-command of the aircraft shall ensure that the safety belts or safety harnesses to be used by the passengers or parachutists are secured to the primary structure of the aircraft.

6. (1) Every person in an aircraft, except an infant, shall keep his safety belt or safety harness fastened while the aircraft is taking off and landing and at any other time when so directed by a member of the crew or by a sign displayed in the aircraft.

(2) Every person in charge of an infant shall ensure that the infant is held securely in the arms of an adult at such times as safety belts or safety harnesses are required to be fastened, but the safety belt or safety harness shall not be fastened about both the adult person holding the infant and the infant.

7. The pilot-in-command of an aircraft shall at all times while the aircraft is in flight remain in his seat with his safety belt or safety harness fastened unless another pilot qualified for that aircraft type is occupying a pilot's seat with his safety belt or safety harness fastened.

(2) Lorsqu'il n'y a pas de sièges pour les passagers ou les parachutistes à bord d'un aéronef répondant à la description donnée au paragraphe (1), le pilote commandant de bord devra s'assurer que les ceintures ou les harnais de sécurité à l'usage des passagers ou des parachutistes sont fixés à la structure principale de l'aéronef.

6. (1) Toute personne à bord d'un aéronef, sauf un enfant en bas âge, devra garder sa ceinture ou son harnais de sécurité attaché lors du décollage et de l'atterrissage et en toute autre circonstance où l'ordre lui en sera donné par un membre de l'équipage ou par un avis affiché dans l'aéronef.

(2) Toute personne ayant la garde d'un enfant en bas âge devra s'assurer que ce dernier est tenu solidement dans les bras d'un adulte chaque fois que les ceintures ou les harnais de sécurité doivent être attachés, mais la ceinture ou le harnais de sécurité ne sera pas attaché à la fois autour de l'adulte et de l'enfant en bas âge qu'il tient dans ses bras.

7. Le pilote commandant de bord d'un aéronef devra en tout temps du vol demeurer à son siège et avoir sa ceinture ou son harnais de sécurité attaché, à moins qu'un autre pilote autorisé à piloter ce type d'aéronef n'occupe un siège de pilote et n'y soit attaché par sa ceinture ou son harnais de sécurité.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 29

AERONAUTICS ACT

Aircraft Speed Limit Order

ORDER RESPECTING THE LIMITATION OF THE SPEED OF AIRCRAFT IN CANADIAN CONTROLLED AIRSPACE

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 18

Short Title

1. This Order may be cited as the *Aircraft Speed Limit Order*.

Interpretation

2. In this Order, "speed limit area" means all Canadian controlled airspace below 10,000 feet above mean sea level.

General Rule

3. Subject to section 4, no person shall, unless authorized by the Minister, operate an aircraft in Canada within the speed limit area

(*a*) below 3,000 feet above ground level within 10 nautical miles of a controlled airport at an indicated airspeed of more than

(i) 156 knots (180 mph) in the case of a reciprocating engine aircraft, unless otherwise required or authorized by an air traffic control unit, or

(ii) 200 knots (230 mph) in the case of a turbine engine aircraft, unless otherwise required or authorized by an air traffic control unit; or

(*b*) outside the area described in paragraph (*a*) at an indicated airspeed of more than 250 knots (288 mph).

Exemption

4. Where the minimum safe speed for a particular aircraft is greater than the maximum speed prescribed for that aircraft by section 3, that aircraft may be operated at the minimum safe speed.

CHAPITRE 29

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur la limitation de la vitesse des aéronefs

ORDONNANCE CONCERNANT LA LIMITATION DE LA VITESSE DES AÉRONEFS DANS L'ESPACE AÉRIEN SOUS CONTRÔLE CANADIEN

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, N° 18

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur la limitation de la vitesse des aéronefs*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance, «zone de limitation de vitesse» signifie tout l'espace aérien sous contrôle canadien situé à moins de 10,000 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Règle générale

3. Sauf autorisation du Ministre et sous réserve de l'article 4, nul ne doit piloter un aéronef au Canada dans la zone de limitation de vitesse

a) à moins de 3,000 pieds au-dessus du niveau du sol dans un rayon de 10 milles marins de tout aéroport contrôlé à une vitesse indiquée de plus de

(i) 156 nœuds (180 m/h) dans le cas d'aéronefs à moteur alternatif sauf autorisation contraire ou sur demande de l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé, ou

(ii) 200 nœuds (230 m/h) dans le cas d'aéronefs à turbine sauf autorisation contraire ou sur demande de l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé; ou

b) en dehors de la zone décrite dans l'alinéa *a*) à une vitesse indiquée de plus de 250 nœuds (288 m/h).

Exception

4. Si la vitesse minimale de sécurité pour un aéronef quelconque est supérieure à la vitesse maximale autorisée à l'article 3, ledit aéronef peut voler à la vitesse minimale de sécurité.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 30

AERONAUTICS ACT

Aircraft Technical Log Order

ORDER RESPECTING THE MAINTENANCE OF AN AIRCRAFT TECHNICAL LOG

AIR NAVIGATION ORDER SERIES VIII, NO. 3

Short Title

1. This Order may be cited as the *Aircraft Technical Log Order*.

General

2. The aircraft technical log required to be maintained under the *Air Regulations* shall be a technical record system that has been approved by the Minister or shall be made up of the following logs obtainable from Printing and Publishing, Department of Supply and Services:

(*a*) one Airframe Log—Catalogue Number T52-2365/1;

(*b*) one Record of Installations and Modifications to Aircraft Log—Catalogue Number T52-2365/2;

(*c*) for each engine installed on the aircraft, one Engine Log—Catalogue Number T52-2365/3;

(*d*) for each propeller, other than a fixed pitch wooden propeller, installed on the aircraft, one Propeller Log—Catalogue Number T52-2365/4; and

(*e*) in the case of a helicopter or gyroplane, one Component Log—Catalogue Number T52-2365/5.

3. The logs referred to in paragraphs 2(*a*) to (*e*) shall be enclosed in a binder obtainable from Printing and Publishing, Department of Supply and Services under Catalogue Number T52-2373.

4. The particulars set out in Schedules I to V shall be entered in the logs referred to in those Schedules.

SCHEDULE I

(*s. 4*)

PARTICULARS TO BE ENTERED IN EVERY AIRFRAME LOG

1. Aircraft nationality and registration marks.

2. Manufacturer's designation.

3. Manufacturer's serial number.

CHAPITRE 30

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur le livret technique d'aéronef

ORDONNANCE CONCERNANT LA TENUE DU LIVRET TECHNIQUE D'AÉRONEF

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE VIII, Nº 3

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur le livret technique d'aéronef.*

Dispositions générales

2. Le livret technique d'aéronef qui doit être tenu conformément aux prescriptions du *Règlement de l'Air* est un système d'enregistrement de renseignements techniques approuvé par le Ministre et comprend les livrets suivants qui sont en vente au Centre de l'édition, ministère des Approvisionnements et Services:

a) un livret cellule «Airframe Log»—Numéro de catalogue T52-2365/1;

b) un livret installations et modifications aéronef «Record of Installations and Modifications to Aircraft Log»—Numéro de catalogue T52-2365/2;

c) pour chaque moteur installé sur l'aéronef, un livret moteur «Engine Log»—Numéro de catalogue T52-2365/3;

d) pour chaque hélice, autre qu'une hélice en bois à pas fixe, installée sur l'aéronef, un livret hélice «Propeller Log»—Numéro de catalogue T52-2365/4; et

e) dans le cas d'un hélicoptère ou d'un autogyre, un livret des composants «Component Log»— Numéro de catalogue T52-2365/5.

3. Les livrets mentionnés aux alinéas 2*a*) à *e*) doivent être conservés dans une reliure qui est en vente au Centre de l'édition, ministère des Approvisionnements et Services (numéro de catalogue T52-2373).

4. Les renseignements énoncés aux annexes I à V doivent être inscrits dans les livrets conformément aux prescriptions desdites annexes.

ANNEXE I

(*art. 4*)

RENSEIGNEMENTS À INSCRIRE DANS TOUT LIVRET CELLULE

1. Marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef.

2. Nom du constructeur.

3. Numéro de série du constructeur.

4. Type approval or type specification number.

5. Date of manufacture.

6. Date of each entry made in log.

7. Air time transferred as a daily total from Aircraft Journey Log.

8. Total air time since manufacture.

9. Particulars of all maintenance work carried out on the aircraft.

10. Particulars of any overhauls, repairs, replacements and modifications relating to the aircraft.

11. Particulars of any defects occurring in the aircraft or in any equipment required to be carried therein and of the rectification of such defects.

12. Particulars of any changes in aircraft basic weight.

13. The signature of any person making an entry and, in the case of an aircraft maintenance engineer or an employee of an approved company, his aircraft maintenance engineer licence number or company approval number.

4. Numéro d'homologation ou de spécification du type.

5. Date de construction.

6. Date de chaque inscription au livret.

7. Total quotidien du temps air, extrait du carnet de route de l'aéronef «Aircraft Journey Log»

8. Temps air total depuis la construction.

9. Description de toute opération d'entretien effectuée sur l'aéronef.

10. Description de toute révision ou réparation, de tout remplacement et de toute modification dont l'aéronef a été l'objet.

11. Description de toute défectuosité de l'aéronef ou de tout équipement qui doit se trouver à bord de l'aéronef, et corrections apportées.

12. Description de tout changement de la masse de base de l'aéronef.

13. La signature de toute personne qui fait une inscription et, dans le cas d'un mécanicien d'entretien d'aéronef ou d'un employé d'une compagnie approuvée, le numéro de la licence du mécanicien ou le numéro d'approbation de la compagnie.

SCHEDULE II

(*s. 4*)

PARTICULARS TO BE ENTERED IN EVERY RECORD OF INSTALLATIONS AND MODIFICATIONS TO AIRCRAFT LOG

1. Aircraft nationality and registration marks.

2. Manufacturer's designation.

3. Date of each entry made in log.

4. Particulars concerning the installation or removal of any engine including the date of installation or removal, the make, model and serial number of the engine and, in the case of a multi-engined aircraft, the numbered position of the engine.

5. Particulars concerning the installation or removal of any propeller including the date of installation or removal, the make, model and serial number of the propeller and, in the case of a multi-engined aircraft, the numbered position of the engine on which the propeller was installed or removed.

6. Particulars concerning all airworthiness directives, service bulletins, mandatory modifications and special inspections pertaining to the airframe.

7. The signature of any person making an entry and, in the case of an aircraft maintenance engineer or an employee of an approved company, his aircraft maintenance engineer licence number or company approval number.

ANNEXE II

(*art. 4*)

RENSEIGNEMENTS À INSCRIRE DANS TOUT LIVRET INSTALLATIONS ET MODIFICATIONS AÉRONEF

1. Marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef.

2. Nom du constructeur.

3. Date de chaque inscription au livret.

4. Renseignements sur l'installation ou la dépose de tout moteur, notamment la date d'installation ou de dépose, la marque, le modèle et le numéro de série du moteur et, dans le cas d'un aéronef multimoteur, le numéro de position du moteur.

5. Renseignements sur l'installation ou la dépose de toute hélice, notamment la date d'installation ou de dépose, la marque, le modèle et le numéro de série de l'hélice et, dans le cas d'un aéronef multimoteur, le numéro de position du moteur sur lequel l'hélice a été installée ou duquel elle a été déposée.

6. Renseignements sur toutes les consignes de navigabilité, tous les bulletins service, toutes les modifications obligatoires et toutes les instructions de visites spéciales se rapportant à la cellule.

7. La signature de toute personne qui fait une inscription et, dans le cas d'un mécanicien d'entretien d'aéronef ou d'un employé d'une compagnie approuvée, le numéro de la licence du mécanicien ou le numéro d'approbation de la compagnie.

SCHEDULE III

(*s. 4*)

PARTICULARS TO BE ENTERED IN EVERY ENGINE LOG

1. Engine make.
2. Engine model.
3. Engine specification number.
4. Manufacturer's serial number.
5. Engine reduction gear ratio.
6. Date of manufacture.
7. Date of each entry made in log.
8. Particulars of all maintenance work done on engine.
9. Particulars of any overhauls, repairs, replacements and modifications relating to the engine or any of its accessories.
10. Particulars of any defects occurring in the engine and of the rectification of such defects.
11. Particulars of all airworthiness directives, service bulletins, compulsory modifications and special inspection instructions relating to the engine.
12. Total air time the engine has run since its last overhaul (to be entered each time any work is performed on the engine).
13. Total air time the engine has run since manufacture.
14. Total air time during which maximum revolutions per minute for the engine were exceeded.
15. Total air time during which the engine was run using an unauthorized grade of fuel or brand of oil.
16. The signature of any person making an entry and, in the case of an aircraft maintenance engineer or an employee of an approved company, his aircraft maintenance engineer licence number or company approval number.

ANNEXE III

(*art. 4*)

RENSEIGNEMENTS À INSCRIRE DANS TOUT LIVRET MOTEUR

1. Marque du moteur.
2. Modèle du moteur.
3. Numéro de spécification du moteur.
4. Numéro de série du constructeur.
5. Rapport de réduction du moteur.
6. Date de construction.
7. Date de chaque inscription au livret.
8. Description de toute opération d'entretien effectuée sur le moteur.
9. Description de toute révision ou réparation, de tout remplacement et de toute modification dont le moteur ou l'un quelconque de ses accessoires ont été l'objet.
10. Description de toute défectuosité du moteur et des corrections apportées.
11. Renseignements sur toutes les consignes de navigabilité, tous les bulletins de service, toutes les modifications obligatoires et toutes les instructions de visites spéciales se rapportant au moteur.
12. Temps air total du moteur depuis sa dernière révision (à inscrire chaque fois que des travaux sont effectués sur le moteur).
13. Temps air total du moteur depuis sa construction.
14. Temps air total durant lequel la vitesse maximale de rotation du moteur a été dépassée.
15. Temps air total durant lequel le moteur a fonctionné avec une qualité de carburant ou une marque d'huile non autorisée pour ce moteur.
16. La signature de toute personne qui fait une inscription et, dans le cas d'un mécanicien d'entretien d'aéronef ou d'un employé d'une compagnie approuvée, le numéro de la licence du mécanicien ou le numéro d'approbation de la compagnie.

SCHEDULE IV

(*s. 4*)

PARTICULARS TO BE ENTERED IN EVERY PROPELLER LOG

1. Propeller make.
2. Propeller model.
3. Propeller specification number.
4. Date of manufacture.
5. Hub serial number.
6. Design and serial numbers of propeller blades.
7. Pitch setting of propeller blades.
8. Date of each entry made in log.

ANNEXE IV

(*art. 4*)

RENSEIGNEMENTS À INSCRIRE DANS TOUT LIVRET HÉLICE

1. Marque de l'hélice.
2. Modèle de l'hélice.
3. Numéro de spécification de l'hélice.
4. Date de fabrication.
5. Numéro de série du moyeu.
6. Type et numéros de série des pales de l'hélice.
7. Calage des pales de l'hélice.
8. Date de chaque inscription au livret.

9. Particulars of all maintenance work done on the propeller.

10. Particulars of any overhauls, repairs, replacements and modifications relating to the propeller.

11. Particulars of any defects occurring in the propeller and of the rectification of such defects.

12. Total air time the propeller has run since its last overhaul.

13. Particulars of all airworthiness directives, service bulletins, compulsory modifications and special inspection instructions relating to the propeller.

14. The signature of any person making an entry and, in the case of an aircraft maintenance engineer or an employee of an approved company, his aircraft maintenance engineer licence number or company approval number.

9. Description de toute opération d'entretien effectuée sur l'hélice.

10. Description de toute révision ou réparation, de tout remplacement et de toute modification dont l'hélice a été l'objet.

11. Description de toute défectuosité de l'hélice et des corrections apportées.

12. Temps air total de l'hélice depuis sa dernière révision.

13. Renseignements sur toutes les consignes de navigabilité, tous les bulletins service, toutes les modifications obligatoires et toutes les instructions de visites spéciales se rapportant à l'hélice.

14. La signature de toute personne qui fait une inscription et, dans le cas d'un mécanicien d'entretien d'aéronef ou d'un employé d'une compagnie approuvée, le numéro de la licence du mécanicien ou le numéro d'approbation de la compagnie.

SCHEDULE V

(*s. 4*)

PARTICULARS TO BE ENTERED IN EVERY COMPONENT LOG

1. The Component Log shall be made up of a component history form and a component replacement record.

2. The following particulars shall be entered in the component history form one of which shall be kept for each component that may only remain in service for a limited period of time:

(*a*) a description of the component including the type, part number and serial number, the number of hours the component may remain in service prior to overhaul and the total number of hours the component may remain in service;

(*b*) particulars concerning the installation of the component on the aircraft, including the aircraft type and registration mark, the position installed on the aircraft, the date of installation and the air time of the aircraft at installation;

(*c*) particulars concerning the removal of the component from the aircraft including the date of removal, the number of hours the aircraft has flown since the component was installed, the total number of hours the component has been used since manufacture and the reason for its removal; and

(*d*) particulars concerning any overhauls, repairs, adjustments and modifications made to the component and particulars of all mandatory service bulletins.

3. The following particulars respecting each component that may only remain in service for a limited period of time shall be entered in the component replacement record:

ANNEXE V

(*art. 4*)

RENSEIGNEMENTS À INSCRIRE DANS TOUT LIVRET DE COMPOSANTS

1. Le livret de composants «Component Log» doit comprendre une fiche chronologique de composants «Component History Form» et un registre des remplacements et composants «Component Replacement Record».

2. Une fiche chronologique de composants individuelle doit être établie pour chaque composant qui ne peut demeurer en service que pendant une période de temps limitée. Doivent être inscrits sur cette fiche les renseignements suivants:

a) description du composant, notamment le type, la référence et le numéro de série, le nombre d'heures durant lesquelles le composant peut demeurer en service avant d'être révisé et le nombre total d'heures durant lesquelles il peut demeurer en service;

b) renseignements concernant l'installation du composant sur l'aéronef, notamment le type et les marques d'immatriculation de l'aéronef, la position sur l'aéronef, la date d'installation et le temps air de l'aéronef au moment de l'installation;

c) renseignements sur la dépose du composant de l'aéronef, notamment la date de la dépose, le nombre d'heures de vol de l'aéronef depuis l'installation du composant, le nombre total d'heures durant lesquelles le composant a été utilisé depuis sa fabrication et la raison de sa dépose; et

d) description de toute révision ou réparation, de tout réglage et de toute modification dont le composant a été l'objet, et renseignements sur tous les bulletins service obligatoires.

3. Doivent être inscrits dans le registre des remplacements de composants «Component Replacement Record» pour chaque composant qui ne peut demeurer en service que pendant une période de temps limitée, les renseignements suivants:

(*a*) a description of the component including the serial number and the remaining number of hours the component may remain in service;

(*b*) the type and registration number of the aircraft on which the component is installed;

(*c*) the date and number of hours the aircraft has flown at installation of the component;

(*d*) the date and time the component is to be replaced; and

(*e*) the number of hours the aircraft has flown at the time the component is removed.

a) description du composant, notamment le numéro de série et le nombre d'heures durant lesquelles le composant peut encore demeurer en service;

b) type et marques d'immatriculation de l'aéronef sur lequel le composant est installé;

c) date et nombre d'heures de vol de l'aéronef au moment de l'installation du composant;

d) date et moment auxquels le composant doit être remplacé; et

e) nombre d'heures de vol de l'aéronef au moment de la dépose du composant.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 31

AERONAUTICS ACT

Airworthiness Certification Order

ORDER RESPECTING THE CERTIFICATION OF AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, No. 4

Short Title

1. This Order may be cited as the *Airworthiness Certification Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"air time", in respect of any aircraft, means the period of time commencing when the aircraft leaves the surface of the earth and terminating when the aircraft touches the surface of the earth at the next point of landing;

"qualified", in respect of an aircraft maintenance engineer, means holding an aircraft maintenance engineer licence issued or validated under the *Air Regulations*.

General

3. (1) Subject to subsection (2), a certificate of airworthiness issued in respect of an aircraft described in Column I of an item of the Schedule shall not be in force unless that aircraft has been

(*a*) maintained, repaired, modified and overhauled in accordance with the applicable provisions set forth in the *Engineering and Inspection Manual;* and

(*b*) certified as airworthy in the Aircraft Journey Log within the time specified in Column II of that item by

(i) a qualified aircraft maintenance engineer,

(ii) an authorized representative of a company that has been approved by the Director General, Civil Aeronautics, for the purpose of inspecting and certifying the airworthiness of aircraft, or

(iii) any other person approved by the Director General, Civil Aeronautics, for the purpose of inspecting and certifying the airworthiness of aircraft.

(2) Subsection (1) does not apply to an aircraft that is maintained, repaired, modified or overhauled and certified in accordance with a continuous maintenance system approved by the Minister.

4. A certificate of airworthiness issued in respect of an aircraft maintained, repaired, modified or overhauled and certified as airworthy in accordance with subsection 3(1) of this Order shall expire on the anniversary of the date of issue of that certificate unless the Condition and Conformity Inspec-

CHAPITRE 31

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur la certification de la navigabilité

ORDONNANCE CONCERNANT LA CERTIFICATION DE LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, nº 4

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur la certification de la navigabilité.*

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«qualifié», relativement à un mécanicien d'entretien d'aéronef, signifie titulaire d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef délivrée ou validée en vertu du *Règlement de l'Air*;

«temps dans les airs», relativement à un aéronef, désigne la période de temps qui commence au moment où l'aéronef quitte la surface de la terre et se termine au moment où l'aéronef touche la surface de la terre au point d'atterrissage suivant.

Dispositions générales

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2), un certificat de navigabilité délivré à l'égard d'un aéronef décrit dans la colonne I de l'annexe ne sera en vigueur que si l'aéronef

a) a été entretenu, réparé, modifié et révisé conformément aux dispositions pertinentes de l'*Engineering and Inspection Manual*; et

b) a été certifié apte au vol dans le carnet de route de l'aéronef, dans l'intervalle spécifié pour cet aéronef dans la colonne II de l'annexe par

(i) un mécanicien d'entretien d'aéronef qualifié,

(ii) un représentant autorisé d'une compagnie agréée par le Directeur général de l'aéronautique civile aux fins de l'inspection des aéronefs et de la certification de leur navigabilité, ou

(iii) toute autre personne agréée par le Directeur général de l'aéronautique civile aux fins de l'inspection des aéronefs et de la certification de leur navigabilité.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à un aéronef qui est entretenu, réparé, modifié ou révisé et certifié selon un système d'entretien continu approuvé par le Ministre.

4. Le certificat de navigabilité délivré à l'égard d'un aéronef entretenu, réparé, modifié ou révisé et certifié apte au vol conformément aux dispositions au paragraphe 3(1) de la présente ordonnance expire le jour anniversaire de la délivrance de ce certificat, à moins que la procédure d'inspection de

tion procedure prescribed in the *Engineering and Inspection Manual* has been completed during the 60-day interval immediately preceding the anniversary of the date of issue of that certificate.

5. Notwithstanding that the conditions set out in subsection 3(1) have been fulfilled with respect to an aircraft, a certificate of airworthiness issued in respect of that aircraft shall not be in force

(*a*) during any period of suspension, or

(*b*) during any period when maintenance, repairs, modifications or overhauls are required or are being made to return that aircraft to an airworthy condition

and shall not again come into force after the expiration of any such period until the aircraft has been inspected and certified in accordance with the provisions of the *Engineering and Inspection Manual*.

l'aéronef quant à son état et à sa conformité aux normes prescrites par l'*Engineering and Inspection Manual* n'ait été effectuée au cours de la période de 60 jours qui précède immédiatement ce jour anniversaire.

5. Même si les conditions énoncées du paragraphe 3(1) ont été remplies à l'égard d'un aéronef, le certificat de navigabilité délivré à l'égard de cet aéronef cesse d'être en vigueur

a) durant une période de suspension, ou

b) durant une période où des travaux d'entretien, de réparation, de modification ou de révision s'imposent ou sont en voie d'exécution pour remettre l'aéronef en état de navigabilité,

et n'est pas remis en vigueur tant que l'aéronef n'aura pas été inspecté et certifié, après l'expiration d'une telle période, conformément aux dispositions de l'*Engineering and Inspection Manual*.

SCHEDULE

Column I Type of Aircraft	Column II Airworthiness Certification Intervals
1. Commercial Aircraft: (*a*) used for the purpose of a scheduled commercial air service; (*b*) of a maximum certificated take-off weight of more than 12,500 pounds and used for any purpose other than a scheduled commercial air service; (*c*) of a maximum certificated take-off weight of 12,500 pounds or less and used for any purpose other than a scheduled commercial air service.	1. (*a*) within 24 hours prior to flight; (*b*) within each 25 hours of air time or 7 days prior to flight, whichever period first expires; (*c*) within each 50 hours of air time or 30 days prior to flight, whichever period first expires.
2. Private Aircraft: (*a*) of a maximum certificated take-off weight of 44,000 pounds or over; (*b*) of a maximum certificated take-off weight of more than 12,500 pounds but less than 44,000 pounds; (*c*) of a maximum certificated take-off weight of 12,500 pounds or less.	2. (*a*) within each 25 hours of air time or 90 days prior to flight, whichever period first expires; (*b*) within each 50 hours of air time or 6 months prior to flight, whichever period first expires; (*c*) within each 100 hours of air time.

ANNEXE

Colonne I Types d'aéronefs	Colonne II Intervalles entre les certifications de navigabilité
1. Aéronefs commerciaux: *a*) utilisés aux fins d'un service aérien commercial à horaire fixe; *b*) d'un poids maximal autorisé au décollage de plus de 12,500 livres et utilisés à toute autre fin qu'un service aérien commercial à horaire fixe; *c*) d'un poids maximal autorisé au décollage d'au plus 12,500 livres et utilisés à toute autre fin qu'un service aérien commercial à horaire fixe.	1. *a*) au cours des 24 heures qui précèdent le vol; *b*) après une période maximale de 25 heures de temps dans les airs, ou au cours des 7 jours qui précèdent le vol si cette dernière période se termine la première. *c*) après une période maximale de 50 heures de temps dans les airs, ou au cours des 30 jours qui précèdent le vol si cette dernière période se termine la première.
2. Aéronefs privés: *a*) d'un poids maximal autorisé au décollage de 44,000 livres ou plus; *b*) d'un poids maximal autorisé au décollage de plus de 12,500 livres mais de moins de 44,000 livres; *c*) d'un poids maximal autorisé au décollage d'au plus 12,500 livres.	2. *a*) après une période maximale de 25 heures de temps dans les airs, ou au cours des 90 jours qui précèdent le vol si cette dernière période se termine la première; *b*) après une période maximale de 50 heures de temps dans les airs, ou au cours des 6 mois qui précèdent le vol si cette dernière période se termine la première; *c*) après une période maximale de 100 heures de temps dans les airs.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 32

AERONAUTICS ACT

Altimeter and Altimeter Static Pressure System Order

ORDER RESPECTING ALTIMETER AND ALTIMETER STATIC PRESSURE SYSTEM TESTING AND INSPECTION

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 15

Short Title

1. This Order may be cited as the *Altimeter and Altimeter Static Pressure System Order*.

General

2. No person shall operate an aircraft above flight level 230, unless within the preceding 24 months each altimeter and each altimeter static pressure system installed in that aircraft has been tested, inspected and certified in accordance with

(*a*) the applicable procedures prescribed in the *Engineering and Inspection Manual*; or

(*b*) the applicable procedures of a continuous maintenance system approved by the Minister.

3. No person shall operate an aircraft under instrument flight rules below flight level 230 or under visual flight rules in the block airspace, as defined in the *Block Airspace Order*, unless within the preceding 24 months each altimeter and each altimeter static pressure system installed in that aircraft has been tested, inspected and certified in accordance with paragraph 2(*a*) or (*b*).

4. Where any work done on an altimeter or an altimeter static pressure system installed in an aircraft operated in accordance with this Order involves the removal and replacement of any part of that system, that system shall be tested, inspected and certified in accordance with paragraph 2(*a*) or (*b*) before the aircraft is operated.

CHAPITRE 32

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les altimètres et les prises de pression statique pour altimètre

ORDONNANCE CONCERNANT L'ESSAI ET L'INSPECTION DES ALTIMÈTRES ET DES PRISES DE PRESSION STATIQUE POUR ALTIMÈTRE

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 15

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les altimètres et les prises de pression statique pour altimètre*.

Dispositions générales

2. Il est interdit d'utiliser un aéronef au-dessus du niveau de vol 230 à moins que, au cours des 24 mois précédents, chaque altimètre et chaque prise de pression statique pour altimètre installés sur cet aéronef n'aient été essayés, inspectés et certifiés en conformité avec

a) les procédures appropriées prescrites dans l'*Engineering and Inspection Manual*; ou

b) les procédures appropriées prévues dans un système d'entretien continu approuvé par le Ministre.

3. Il est interdit d'utiliser un aéronef selon les règles de vol aux instruments au-dessous du niveau de vol 230, ou selon les règles de vol à vue dans le bloc d'espace aérien défini dans l'*Ordonnance sur le bloc d'espace aérien,* à moins que, au cours des 24 mois précédents, chaque altimètre et chaque prise de pression statique pour altimètre de cet aéronef n'aient été essayés, inspectés et certifiés conformément à l'alinéa 2*a*) ou 2*b*).

4. Lorsque l'altimètre ou une prise de pression statique pour altimètre d'un aéronef utilisé dans les conditions mentionnées dans la présente ordonnance fait l'objet d'un travail comportant l'enlèvement et le remplacement d'une partie dudit altimètre ou de ladite prise, cet altimètre ou cette prise doit être essayé, inspecté et certifié conformément à l'alinéa 2*a*) ou 2*b*), avant que l'aéronef ne soit utilisé.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 33

AERONAUTICS ACT

Altimeter Setting Procedures Order

ORDER RESPECTING PROCEDURES FOR SETTING AIRCRAFT ALTIMETERS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 16

Short Title

1. This Order may be cited as the *Altimeter Setting Procedures Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"aircraft altimeter" means, in respect of an aircraft, the altimeter with reference to which the aircraft is flown; (*altimètre de l'aéronef*)

"altimeter setting region" means a low level airspace designated and defined as such in the *Designated Airspace Handbook;* (*région d'utilisation du calage d'altimètre*)

"Canadian domestic airspace" means all navigable airspace of Canada designated and defined as such in the *Designated Airspace Handbook*; (*espace aérien intérieur canadien*)

"flight level" means the altitude, expressed in hundreds of feet, indicated on an altimeter set to 29.92 inches of mercury or 1 013.2 millibars; (*niveau de vol*)

"low level airspace" means all airspace within the Canadian domestic airspace below 18,000 feet above mean sea level; (*espace aérien inférieur*)

"standard pressure region" means all Canadian domestic airspace not within the altimeter setting region. (*région d'utilisation de la pression standard*)

Altimeter Setting Region

3. The pilot-in-command of an aircraft shall, prior to take-off from an aerodrome located within the altimeter setting region, set the aircraft altimeter to the current altimeter setting of that aerodrome or, if that altimeter setting is not obtainable, to the elevation of that aerodrome.

4. The pilot-in-command of an aircraft shall, during flight within the altimeter setting region, set the aircraft altimeter to the current altimeter setting of the nearest station along the route of flight or, where such stations are separated by more than 150 nautical miles, to the nearest station to the route of flight.

CHAPITRE 33

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les procédures de calage altimétrique

ORDONNANCE CONCERNANT LES PROCÉDURES DE CALAGE DES ALTIMÈTRES D'AÉRONEF

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, Nº 16

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les procédures de calage altimétrique*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«altimètre de l'aéronef» désigne, en ce qui concerne un aéronef, l'altimètre aux indications duquel on se réfère pour piloter l'aéronef; (*aircraft altimeter*)

«espace aérien inférieur» désigne tout l'espace aérien intérieur canadien situé à moins de 18,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer; (*low level airspace*)

«espace aérien intérieur canadien» s'entend de tout l'espace aérien navigable du Canada, tel que désigné et défini dans le *Designated Airspace Handbook*; (*Canadian domestic airspace*)

«niveau de vol» désigne l'altitude, exprimée en centaines de pieds, indiquée par un altimètre calé sur 29.92 pouces de mercure ou 1 013,2 millibars; (*flight level*)

«région d'utilisation de la pression standard» désigne tout l'espace aérien intérieur canadien qui n'est pas compris dans la région d'utilisation du calage d'altimètre; (*standard pressure region*)

«région d'utilisation du calage d'altimètre» s'entend de tout l'espace aérien inférieur, tel que désigné et défini dans le *Designated Airspace Handbook*. (*altimeter setting region*)

Région d'utilisation du calage d'altimètre

3. Le pilote commandant de bord d'un aéronef doit, avant de décoller d'un aérodrome situé dans la région d'utilisation du calage d'altimètre, caler l'altimètre de l'aéronef sur le calage d'altimètre courant de cet aérodrome, ou, si ce calage ne peut être obtenu, sur l'altitude de cet aérodrome.

4. Le pilote commandant de bord d'un aéronef doit, au cours d'un vol dans la région d'utilisation du calage d'altimètre, caler l'altimètre de l'aéronef sur le calage d'altimètre courant de la station la plus proche située sur la route de vol, ou, dans le cas où la distance entre ces stations est de plus de 150 milles marins, sur le calage d'altimètre courant de la station la plus proche de la route de vol.

5. The pilot-in-command of an aircraft operating within the altimeter setting region shall, when approaching the aerodrome of intended landing, set the aircraft altimeter to the current altimeter setting of that aerodrome if that altimeter setting is obtainable.

6. Except as otherwise authorized by the appropriate air traffic control unit, the pilot-in-command of an aircraft flying from the altimeter setting region into the standard pressure region shall set the aircraft altimeter to 29.92 inches of mercury or 1 013.2 millibars immediately following entry into the standard pressure region.

Standard Pressure Region

7. Except as otherwise provided in this Order, no person shall operate an aircraft within the standard pressure region unless the aircraft altimeter is set to 29.92 inches of mercury or 1 013.2 millibars.

8. The pilot-in-command of an aircraft shall, prior to take-off from an aerodrome located within the standard pressure region, set the aircraft altimeter to the current altimeter setting of that aerodrome or, if that altimeter setting is not obtainable, to the elevation of that aerodrome.

9. The pilot-in-command of an aircraft that has taken off from an aerodrome located within the standard pressure region shall, immediately prior to reaching the flight level at which flight is to be maintained, set the aircraft altimeter to 29.92 inches of mercury or 1 013.2 millibars.

10. The pilot-in-command of an aircraft operating within the standard pressure region shall, immediately prior to commencing a descent with the intention of landing at an aerodrome located within the standard pressure region, set the aircraft altimeter to the current altimeter setting of the aerodrome of intended landing if that altimeter setting is obtainable.

11. Notwithstanding section 10, the pilot-in-command of an aircraft who conducts a holding procedure prior to landing at an aerodrome located within the standard pressure region shall not set the aircraft altimeter to the current altimeter setting of the aerodrome of intended landing until immediately prior to descending below the lowest flight level at which the holding procedure is conducted.

12. Except as otherwise authorized by the appropriate air traffic control unit, the pilot-in-command of an aircraft flying from the standard pressure region into the altimeter setting region shall set the aircraft altimeter to the appropriate current altimeter setting immediately prior to entry into the altimeter setting region.

5. Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui vole dans la région d'utilisation du calage d'altimètre doit, lorsqu'il approche de l'aérodrome d'atterrissage prévu, caler l'altimètre de l'aéronef sur le calage d'altimètre courant de cet aérodrome si ce calage peut être obtenu.

6. Sauf autorisation contraire de l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé, le pilote commandant de bord d'un aéronef qui passe de la région d'utilisation du calage d'altimètre à la région d'utilisation de la pression standard, doit caler l'altimètre de l'aéronef sur 29.92 pouces de mercure ou 1 013,2 millibars immédiatement après être entré dans la région d'utilisation de la pression standard.

Région d'utilisation de la pression standard

7. Sauf dispositions contraires de la présente ordonnance, il est interdit de piloter un aéronef dans la région d'utilisation de la pression standard à moins que l'altimètre de l'aéronef ne soit calé sur 29.92 pouces de mercure ou 1 013,2 millibars.

8. Le pilote commandant de bord d'un aéronef doit, avant de décoller d'un aérodrome situé dans la région d'utilisation de la pression standard, caler l'altimètre de l'aéronef sur le calage d'altimètre courant de l'aérodrome de départ, ou, si ce calage ne peut être obtenu, sur l'altitude de cet aérodrome.

9. Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui décolle d'un aérodrome situé dans la région d'utilisation de la pression standard doit, immédiatement avant d'atteindre le niveau de vol auquel le vol doit être effectué, caler l'altimètre de l'aéronef sur 29.92 pouces de mercure ou 1 013,2 millibars.

10. Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui vole dans la région d'utilisation de la pression standard doit, immédiatement avant de commencer sa descente en vue d'atterrir à un aérodrome situé dans la région d'utilisation de la pression standard, caler l'altimètre de l'aéronef sur le calage d'altimètre courant de l'aérodrome d'atterrissage prévu si ce calage peut être obtenu.

11. Par dérogation à l'article 10, le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est en procédure d'attente avant d'atterrir à un aérodrome situé dans la région d'utilisation de la pression standard, ne doit pas caler l'altimètre de l'aéronef sur le calage d'altimètre courant de l'aérodrome d'atterrissage prévu, tant qu'il n'est pas sur le point de descendre au-dessous du plus bas niveau de vol auquel s'effectue la procédure d'attente.

12. Sauf autorisation contraire de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord d'un aéronef qui passe de la région d'utilisation de la pression standard à la région d'utilisation du calage d'altimètre doit caler l'altimètre de l'aéronef sur le calage d'altimètre courant approprié, immédiatement avant d'entrer dans la région d'utilisation du calage d'altimètre.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 34

AERONAUTICS ACT

Altitude Alerting Systems Order

ORDER RESPECTING ALTITUDE ALERTING SYSTEMS OR DEVICES IN TURBOJET AEROPLANES

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 16

Short Title

1. This Order may be cited as the *Altitude Alerting Systems Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"aeroplane" means a turbo-jet aeroplane registered under Part II of the *Air Regulations*;

"approved" means approved by the Minister.

General

3. Subject to section 5, no person shall operate an aeroplane unless it is equipped with an approved altitude alerting system or device in serviceable and functioning condition that

(*a*) will alert the pilot on approaching a preselected altitude either in ascent or descent in sufficient time for level flight to be established at the preselected altitude

(i) by producing a sequence of aural and visual signals during operations at 3,000 feet or more above ground level, and

(ii) by producing a sequence of aural or visual signals during operations at less than 3,000 feet above ground level;

(*b*) will produce the signals described in paragraph (*a*) from sea level to the highest operating altitude approved for the aeroplane; and

(*c*) may be tested without special equipment.

4. Every operator of an aeroplane shall establish and assign procedures for the use of the altitude alerting system or device and each flight crew member shall comply with the procedures assigned to him.

5. (1) An aeroplane that is not equipped with an approved altitude alerting system or device may be operated from the place where possession of the aeroplane is taken to a place where the aeroplane may be equipped with such a system or device.

CHAPITRE 34

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur le système ou dispositif avertisseur

ORDONNANCE CONCERNANT LE SYSTÈME OU DISPOSITIF AVERTISSEUR D'ALTITUDE DEVANT ÉQUIPER LES AVIONS À TURBORÉACTEURS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, Nº 16

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur le système ou dispositif avertisseur d'altitude.*

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«approuvé» signifie approuvé par le Ministre;

«avion» désigne un avion à turboréacteurs immatriculé en vertu de la partie II du *Règlement de l'Air*.

Dispositions générales

3. Sous réserve de l'article 5, nul ne doit exploiter un avion sans que celui-ci ne soit équipé d'un système ou dispositif avertisseur d'altitude utilisable et en état de fonctionnement et qui

a) alertera le pilote à l'approche d'une altitude préalablement fixée, aussi bien en montée qu'en descente, dans un délai suffisant pour lui permettre la mise en palier à l'altitude en question

(i) en émettant une série de signaux acoustiques et visuels pendant les manœuvres effectuées à 3,000 pieds ou plus au-dessus du sol, et

(ii) en émettant une série de signaux acoustiques et visuels pendant les manœuvres effectuées à moins de 3,000 pieds au-dessus du sol;

b) émettra les signaux prescrits à l'alinéa *a*) à partir du niveau de la mer et jusqu'à la plus haute altitude d'exploitation approuvée pour l'avion; et

c) pourra être éprouvé sans l'aide d'équipement spécial.

4. Tout exploitant d'un avion doit établir et imposer des procédures d'utilisation du système ou dispositif avertisseur d'altitude exigé, et chaque membre de l'équipage doit se conformer à la procédure qui lui est imposée.

5. (1) Un avion sans système ou dispositif avertisseur d'altitude peut être exploité à partir du lieu où l'on en prend possession jusqu'à un lieu où l'avion pourra être muni d'un tel système ou dispositif.

(2) Where the altitude alerting system or device of an aeroplane malfunctions or becomes inoperative during the course of a planned itinerary, the aeroplane may be operated in accordance with the planned itinerary until it reaches a place where the system or device may be repaired or replaced.

(3) An aeroplane that is not equipped with an approved altitude alerting system or device or that is equipped with a malfunctioning or inoperative altitude alerting system or device may be operated during a flight that is intended solely for the purpose of

(*a*) flight crew member training;

(*b*) pilot proficiency check; or

(*c*) flight testing of airframe, engines, systems or equipment.

(2) Lorsque le système ou dispositif avertisseur d'altitude d'un avion fonctionne mal ou cesse de fonctionner au cours d'un vol selon un itinéraire prévu, l'avion peut poursuivre la route selon cet itinéraire jusqu'à ce qu'il atteigne une escale où il y a moyen de faire réparer ou remplacer le système ou dispositif.

(3) Un avion sans système ou dispositif avertisseur d'altitude approuvé et en état de fonctionner ou muni d'un système ou dispositif avertisseur d'altitude qui fonctionne mal ou qui n'est pas en état de fonctionner peut être exploité pour un vol, seulement si ce vol a pour objet

a) l'entraînement d'un membre de l'équipage;

b) une vérification de l'aptitude d'un pilote; ou

c) un essai de la cellule, des moteurs, des servitudes ou des équipements.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 35

AERONAUTICS ACT

Block Airspace Order

ORDER RESPECTING BLOCK AIRSPACE

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 15

Short Title

1. This Order may be cited as the *Block Airspace Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"block airspace" means the airspace within designated low level airways

(*a*) extending upwards from 9,500 feet above mean sea level, east of longitude 114° West, and

(*b*) extending upwards from 12,500 feet above mean sea level, west of longitude 114° West

except on Amber Airway 2, Victor Airway 301 and Victor Airway 301W between Edmonton and Calgary, Alberta where "block airspace" includes the airspace between 9,500 feet and 12,500 feet above mean sea level;

"low level airway" means an airspace designated and defined as such in the *Designated Airspace Handbook*.

General

3. Notwithstanding the weather conditions or the height of the terrain, no person shall operate an aircraft in VFR flight within block airspace except in accordance with a clearance for VFR flight issued by the appropriate air traffic control unit.

4. Unless otherwise authorized by the Director General, Civil Aeronautics of the Department of Transport, no person holding a commercial or private pilot licence without an instrument rating shall operate an aircraft in VFR flight within block airspace unless he has successfully completed a written examination demonstrating his knowledge of radio navigation and of air traffic control procedures applicable to IFR flight including clearances and position reports, and his pilot licence is endorsed to that effect.

5. No clearance for VFR flight within block airspace shall be issued unless

(*a*) a VFR flight plan containing information as to the altitude at which the aircraft is to be operated and the route

CHAPITRE 35

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur le bloc d'espace aérien

ORDONNANCE CONCERNANT LE BLOC D'ESPACE AÉRIEN

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, N° 15

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur le bloc d'espace aérien.*

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«bloc d'espace aérien» désigne l'espace aérien compris dans les limites des voies aériennes désignées de l'espace inférieur

a) à plus de 9,500 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, à l'est de 114° de longitude ouest, et

b) à plus de 12,500 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, à l'ouest de 114° de longitude ouest

sauf que dans la voie aérienne Ambre 2, la voie aérienne Victor 301 et la voie aérienne Victor 301W entre Edmonton et Calgary (Alberta), l'expression «bloc d'espace aérien» s'entend aussi de l'espace aérien situé entre 9,500 pieds et 12,500 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer;

«voie aérienne de l'espace inférieur» s'entend d'un espace aérien tel que désigné et défini dans le *Designated Airspace Handbook*.

Dispositions générales

3. Quelles que soient les conditions atmosphériques ou l'altitude du terrain, nul ne doit piloter un aéronef en vol VFR dans le bloc d'espace aérien si ce n'est en conformité d'une autorisation de vol VFR accordée par l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

4. Sauf autorisation contraire du Directeur général de l'aéronautique civile du ministère des Transports, aucun titulaire d'une licence de pilote professionnel ou de pilote privé sans qualification de vol aux instruments ne doit piloter un aéronef en vol VFR dans le bloc d'espace aérien, à moins qu'il n'ait subi avec succès un examen écrit justifiant de sa connaissance de la radio-navigation et des procédures de contrôle de la circulation aérienne applicables au vol IFR, y compris les autorisations et les comptes rendus de position, et que sa licence de pilote ne soit annotée à cet effet.

5. Aucune autorisation de vol VFR dans le bloc d'espace aérien ne peut être accordée à moins que les conditions suivantes ne soient remplies:

to be followed has been filed with the appropriate air traffic control unit;

(*b*) altitudes are available and traffic conditions are such that the flight can be accommodated; and

(*c*) the aircraft is fitted with radio apparatus that is adequate to permit

(i) reception of such signals from radio aids to navigation as are necessary to enable the operation of the aircraft in accordance with air traffic control clearances, and

(ii) compliance with the requirements of subsection 6(2).

6. (1) The pilot-in-command of an aircraft in VFR flight within block airspace shall comply with the requirements of subsections (2) and (3) and of all clearances issued by the appropriate air traffic control unit.

(2) Where an aircraft is in VFR flight within block airspace,

(*a*) a continuous listening watch shall be maintained on a radio frequency used by an appropriate air traffic control unit or on a radio frequency used by a station for the transmission of messages from an appropriate air traffic control unit; and

(*b*) position reports shall be transmitted to that air traffic control unit or to that station when the aircraft is over designated reporting points and any other reporting points specified by the air traffic control unit.

(3) Aircraft in VFR flight within block airspace shall, when less than minimum VFR weather conditions are observed ahead or when compliance with the provisions of subsection (2) is impossible,

(*a*) maintain VFR flight at all times;

(*b*) leave the designated airway immediately without climbing or descending;

(*c*) when clear of the airway

(i) proceed, remaining clear of designated airways, or

(ii) descend, remaining clear of designated airways, until below the block airspace before returning to the airway; and

(*d*) inform the appropriate air traffic control unit as soon as possible of the action taken pursuant to paragraphs (*b*) and (*c*).

a) un plan de vol VFR contenant des renseignements sur l'altitude à laquelle le vol s'effectuera et sur la route qui sera suivie doit avoir été déposé auprès de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne;

b) des altitudes de vol doivent être disponibles et les conditions de la circulation doivent être telles que le vol puisse être pris en charge; et

c) l'aéronef doit être muni d'appareils radio permettant

(i) la réception des signaux nécessaires des aides radio à la navigation pour que le vol puisse s'effectuer en conformité des autorisations du contrôle de la circulation aérienne, et

(ii) l'observation des prescriptions du paragraphe 6(2).

6. (1) Le pilote commandant de bord d'un aéronef en vol VFR dans le bloc d'espace aérien doit se conformer aux prescriptions des paragraphes (2) et (3) et de toutes les autorisations reçues de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne.

(2) Lorsqu'un aéronef effectue un vol VFR dans le bloc d'espace aérien,

a) la veille à l'écoute doit être assurée en permanence sur une fréquence radio utilisée par un organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne ou sur une fréquence radio utilisée par une station pour la transmission de messages provenant d'un organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne; et

b) un compte rendu de position doit être transmis à cet organe du contrôle de la circulation aérienne ou à cette station chaque fois que l'aéronef survole un point de compte rendu désigné ou tout autre point de compte rendu spécifié par l'organe du contrôle de la circulation aérienne.

(3) Tout aéronef en vol VFR dans le bloc d'espace aérien doit, lorsque des conditions atmosphériques inférieures aux conditions VFR minimales sont observées sur la route qu'il doit suivre, ou que l'observation des prescriptions du paragraphe (2) est impossible,

a) maintenir en tout temps le vol VFR;

b) quitter immédiatement la voie aérienne désignée, sans monter ni descendre;

c) après avoir quitté la voie aérienne,

(i) poursuivre son vol en se maintenant hors des voies aériennes désignées, ou

(ii) descendre, en se maintenant hors des voies aériennes désignées, jusqu'à ce qu'il soit plus bas que le bloc d'espace aérien, puis reprendre la voie aérienne; et

d) informer l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne, aussitôt que possible, des mesures prises en exécution des dispositions des alinéas *b*) et *c*).

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 36

AERONAUTICS ACT

Charter Flight Apron Reservations Order

ORDER RESPECTING RESERVATIONS FOR AIRPORT TERMINAL AND APRON FACILITIES FOR PASSENGER CHARTER FLIGHTS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES III, NO. 3

Short Title

1. This Order may be cited as the *Charter Flight Apron Reservations Order*.

Interpretation

2. In this Order, "terminal services unit" means the personnel who controls the use of apron and terminal facilities at an airport.

Application

3. Unless otherwise directed by the Minister, this Order applies during the hours of apron congestion, as set out in the Notice to Airmen (NOTAM) issued by the Department of Transport, Civil Aeronautics Branch, at the airports listed in the schedule hereto to air carriers operating passenger charter flights with aircraft having a maximum certificated gross take-off weight of 35,000 pounds and over, at those airports.

General

4. Every air carrier authorized by licence or permit issued by the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission to operate passenger charter commercial air services shall, prior to operating a passenger charter flight to or from an airport to which this Order applies, apply for the reservation of airport apron and terminal facilities to be used in the loading and unloading of passengers on the arrival or departure of that carrier's passenger charter flights.

5. An application for the reservation of airport apron and terminal facilities required pursuant to section 3 shall be submitted in writing or by telegram to the airport manager of the airport proposed to be used and shall show

(*a*) the applicant's name and address;

CHAPITRE 36

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les réservations d'aire de trafic pour les vols d'affrètement

ORDONNANCE CONCERNANT LES RÉSERVATIONS D'INSTALLATIONS D'AÉROGARE ET D'AIRE DE TRAFIC POUR LES VOLS D'AFFRÈTEMENT POUR PASSAGERS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE III, N° 3

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les réservations d'aire de trafic pour les vols d'affrètement*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance, «organe du contrôle terminal» s'entend du service dont le personnel contrôle l'utilisation des installations d'aérogare et d'aire de trafic à un aéroport.

Application

3. Sauf directive contraire du Ministre, la présente ordonnance s'applique durant les heures de congestion des aires de trafic, telles qu'elles sont indiquées dans les Avis aux navigateurs aériens (NOTAM) que publie le ministère des Transports, Direction de l'aéronautique civile, aux aéroports mentionnés dans l'annexe ci-après, et vise les transporteurs aériens qui effectuent, à partir ou en direction de ces aéroports, des vols d'affrètement pour passagers avec des aéronefs dont le poids maximal autorisé au décollage est de 35,000 livres et plus.

Dispositions générales

4. Tout transporteur aérien titulaire d'une licence ou d'un permis délivré par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports pour l'exploitation de services aériens commerciaux d'affrètement pour passagers doit, avant d'effectuer un vol d'affrètement pour passagers en partance ou en provenance d'un aéroport visé par la présente ordonnance, faire une demande en vue de réserver des installations d'aérogare et d'aire de trafic pour l'embarquement, au départ, ou le débarquement, à l'arrivée, des passagers des vols d'affrètement organisés par le transporteur.

5. La demande de réservation d'installations d'aérogare et d'aire de trafic, exigée par l'article 3, doit être présentée par écrit au directeur de l'aéroport que le transporteur a l'intention d'utiliser et doit indiquer

a) les nom et adresse du requérant;

(*b*) if a foreign air carrier, the name and address of a responsible officer of the air carrier in Canada to whom notices may be sent;

(*c*) the identification number or name of each flight;

(*d*) the estimated number of passengers on each proposed flight;

(*e*) the type of aircraft;

(*f*) the origin and destination of the flight including intermediate stops;

(*g*) the proposed arrival or departure date of each aircraft proposed to be operated at the airport; and

(*h*) the proposed time of arrival and departure of each aircraft in respect of which application is being made for reservation of terminal and apron facilities.

6. The airport manager shall notify each air carrier in writing or by telegram of the times reserved for the use of apron and terminal facilities by that carrier.

7. The air carrier shall use apron and terminal facilities at an airport within the times reserved at that airport for passenger charter flights.

8. When an air carrier will be operating a passenger charter flight at an airport at a time other than at the time reserved for that flight, the air carrier shall obtain a revised reservation for apron and terminal facilities from the terminal services unit of that airport.

9. Where an air carrier referred to in section 8 fails to obtain a revised reservation in accordance with that section, his aircraft will be directed by the terminal services unit at the airport to wait at a location on the airport until apron and terminal facilities are available.

10. Airport apron and terminal facilities that have been reserved for an air carrier shall be cancelled by

(*a*) the air carrier or the pilot-in-command, when it is known that the reservation cannot be met or is no longer required; or

(*b*) the airport manager, when it is known that the reservation cannot be met.

SCHEDULE

(*s. 3*)

Calgary International Airport, Calgary, Alta.

Edmonton International Airport, Edmonton, Alta.

Halifax International Airport, Halifax, N.S.

Mirabel International Airport, Mirabel, Que.

Montreal International Airport, Dorval, Que.

Toronto International Airport, Malton, Ont.

Vancouver International Airport, Vancouver, B.C.

b) s'il s'agit d'un transporteur aérien étranger, les nom et adresse d'un agent responsable du transporteur aérien au Canada, à qui peuvent être expédiés les avis;

c) le numéro d'identification ou le nom de chaque vol;

d) le nombre estimatif de passagers pour chacun des vols proposés;

e) le type d'aéronef;

f) le point d'origine et la destination du vol, y compris les escales;

g) la date prévue d'arrivée ou de départ de chaque vol que le transporteur a l'intention d'effectuer à partir ou en direction de cet aéroport; et

h) l'heure précise d'arrivée ou de départ de chacun des vols qui font l'objet de la demande de réservation d'installations d'aérogare et d'aire de trafic.

6. Le directeur de l'aéroport doit aviser chaque transporteur aérien, par écrit ou par télégramme, des périodes précises qui sont réservées à ce dernier pour l'utilisation des installations d'aérogare et d'aire de trafic.

7. Le transporteur aérien doit utiliser les installations d'aérogare et d'aire de trafic d'un aéroport durant les périodes qui lui sont réservées à cet aéroport pour des vols d'affrètement pour passagers.

8. Lorsqu'un transporteur aérien doit effectuer, à partir ou en direction d'un aéroport, un vol d'affrètement pour passagers à une autre heure que celle qui lui a été réservée pour ce vol, il doit obtenir de l'organe du contrôle terminal de cet aéroport une révision d'heure de réservation des installations d'aérogare et d'aire de trafic.

9. Si un transporteur aérien visé à l'article 8 ne réussit pas à obtenir une révision de son heure de réservation, conformément aux dispositions de cet article, son aéronef sera dirigé par l'organe du contrôle terminal de l'aéroport vers un emplacement de l'aéroport où il devra rester en attente jusqu'à ce que les installations d'aérogare et d'aire de trafic soient disponibles.

10. Toute réservation d'installations d'aérogare et d'aire de trafic faite pour un transporteur aérien doit être annulée

a) par le transporteur aérien ou par le pilote commandant de bord, s'il s'avère impossible de donner suite à la demande de réservation ou si celle-ci n'est plus requise; ou

b) par le directeur de l'aéroport, s'il s'avère impossible de donner suite à la demande de réservation.

ANNEXE

(*art. 3*)

Aéroport international de Calgary, Calgary (Alberta)

Aéroport international d'Edmonton, Edmonton (Alberta)

Aéroport international de Halifax, Halifax (N.-É.)

Aéroport international de Mirabel, Mirabel (Québec)

Aéroport international de Montréal, Dorval (Québec)

Aéroport international de Toronto, Malton (Ontario)

Aéroport international de Vancouver, Vancouver (C.-B.)

Windsor Airport, Windsor, Ont.	Aéroport de Windsor, Windsor (Ontario)
Winnipeg International Airport, Winnipeg, Man.	Aéroport international de Winnipeg, Winnipeg (Manitoba)

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 37

AERONAUTICS ACT

Cockpit Voice Recorder Order

ORDER RESPECTING COCKPIT VOICE RECORDER

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 14

Short Title

1. This Order may be cited as the *Cockpit Voice Recorder Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"cockpit voice recorder" means a system of cockpit voice recording equipment that has been approved by the Minister;

"flight data recorder" has the meaning assigned to it in the *Flight Data Recorder Order*.

Application

3. This Order applies to turbo-jet and turbo-prop powered pressurized aeroplanes.

General

4. Subject to sections 7 and 8, no person shall operate a turbine engine powered pressurized aeroplane that

(*a*) has a maximum certificated take-off weight of more than 12,500 pounds, and

(*b*) is registered as a commercial aircraft under Part II of the *Air Regulations*,

unless that aeroplane is equipped with a serviceable and functioning cockpit voice recorder.

5. Except as may be necessary to comply with the requirements of section 6 in respect of the preservation of recorded data, a cockpit voice recorder shall be operated continuously from the start of the use of the checklist before starting the engines of the aeroplane for the purpose of a flight to completion of the final checklist at the termination of the flight.

6. If the operator of an aeroplane becomes aware of a hazard or potential hazard to flight safety resulting from improper operation or functioning of the aeroplane, near collisions or abnormal meteorological conditions, the operator shall investigate and submit to the Director General, Civil Aeronau-

CHAPITRE 37

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les enregistreurs de la parole dans les postes de pilotage

ORDONNANCE CONCERNANT LES ENREGISTREURS DE LA PAROLE DANS LES POSTES DE PILOTAGE

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 14

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les enregistreurs de la parole dans les postes de pilotage.*

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«enregistreur de données de vol» a la signification qui lui a été attribuée dans l'*Ordonnance sur les enregistreurs de données de vol*;

«enregistreur de la parole dans les postes de pilotage» désigne un dispositif approuvé par le Ministre pour l'enregistrement de la parole dans les postes de pilotage.

Application

3. La présente ordonnance s'applique aux avions à pression rétablie mus par turboréacteurs et par turbohélices.

Dispositions générales

4. Sous réserve des articles 7 et 8, nul ne peut piloter un avion à pression rétablie mû par turbomachine si un tel avion

a) a un poids maximum autorisé au décollage de plus de 12,500 livres, et

b) est immatriculé comme aéronef commercial en vertu de la partie II du *Règlement de l'Air*,

à moins que cet avion ne soit muni d'un enregistreur de la parole en bon état de service et de fonctionnement.

5. A l'exception de ce qui peut être nécessaire au respect des exigences de l'article 6 relatives à la préservation des données enregistrées, l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage devra fonctionner sans arrêt depuis le début de l'utilisation de la liste de contrôle avant la mise en marche des moteurs en vue du vol jusqu'à ce que soit terminée l'utilisation de la dernière liste de contrôle à la fin du vol.

6. Si l'exploitant d'un avion se rend compte qu'il existe un danger ou la possibilité d'un danger pour la sécurité du vol par suite d'une utilisation ou d'un fonctionnement incorrect de l'avion, de collisions évitées de justesse ou de conditions météorologiques anormales, il devra étudier le cas et présenter au

tics such information as has been recorded by the cockpit voice recorder relating to the hazard or potential hazard and a report from the pilot-in-command relating to the circumstances of the hazard or potential hazard.

7. Where a cockpit voice recorder becomes inoperative but the flight data recorder is serviceable and functioning, an aeroplane may be flown on such flights as are necessary to complete a planned itinerary to a maintenance base.

8. (1) An aeroplane in which both the cockpit voice recorder and flight data recorder are inoperative shall not commence a flight unless authorized to do so by the Minister.

(2) Where a flight is authorized under subsection (1), the operator of the aeroplane shall make and retain a report of the circumstances relating to the authorization for a period of six months from the date of the authorization.

Directeur général de l'aéronautique civile les données enregistrées par l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage et qui ont trait au danger ou à la possibilité de danger, ainsi qu'un rapport préparé par le pilote commandant de bord ayant trait aux circonstances entourant le danger ou la possibilité de danger.

7. Lorsque l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage tombe en panne, mais que l'enregistreur de données de vol est en bon état de service et de fonctionnement, l'avion peut effectuer les vols qui sont nécessaires pour suivre l'itinéraire prévu jusqu'à une base d'entretien.

8. (1) Un avion dans lequel ni l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage ni l'enregistreur de données de vol ne sont en état de fonctionnement ne devra pas entreprendre un vol à moins d'avoir obtenu l'autorisation du Ministre.

(2) Lorsqu'un vol est autorisé en vertu du paragraphe (1), l'exploitant de l'avion établira et conservera un rapport sur les circonstances relatives à l'autorisation, pour une période de six mois à compter de la date de l'autorisation.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 38

AERONAUTICS ACT

Communication Failure in IFR Flight Order

ORDER RESPECTING COMMUNICATION FAILURE IN IFR FLIGHT

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 5

Short Title

1. This Order may be cited as the *Communication Failure in IFR Flight Order*.

General

2. The pilot-in-command of an aircraft operating in, or cleared to enter, controlled airspace in accordance with the instrument flight rules who, because of a communication failure, is unable to maintain two-way communication with an air traffic control unit shall, except where appropriate instructions to cover an anticipated failure have been received from an air traffic control unit, comply with the procedures set forth in this Order.

3. Where an aircraft is being operated in VFR weather conditions when a communication failure occurs, or if VFR weather conditions are encountered after the failure occurs, the pilot-in-command shall continue to fly in VFR weather conditions and land at the nearest suitable aerodrome.

4. Where the procedure in section 3 cannot be followed, the pilot-in-command of the aircraft shall

(*a*) proceed to the aerodrome of first intended landing in accordance with the flight plan as amended by clearances and instructions received and acknowledged, maintaining the last assigned altitude or flight level, or the minimum en route IFR altitude, whichever is the higher; and

(*b*) commence a complete instrument approach procedure at

(i) the time of arrival,

(ii) the estimated time of arrival last transmitted to and acknowledged by the air traffic control unit, or

(iii) the expected approach time last received and acknowledged,

whichever is the latest time.

5. Where the pilot-in-command of the aircraft has been instructed to hold and cannot follow the procedure prescribed in section 3, he shall, if no time to depart the holding point has

CHAPITRE 38

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les interruptions de communications survenant en vol IFR

ORDONNANCE CONCERNANT LES INTERRUPTIONS DE COMMUNICATIONS SURVENANT EN VOL IFR

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, N° 5

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les interruptions de communications survenant en vol IFR*.

Dispositions générales

2. Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui vole, ou est autorisé à entrer, dans un espace aérien contrôlé, en conformité des règles de vol aux instruments, et qui, à cause d'une interruption de communications, se trouve dans l'impossibilité de maintenir une liaison bilatérale avec un organe du contrôle de la circulation aérienne doit, sauf s'il a reçu d'un organe du contrôle de la circulation aérienne des instructions appropriées en prévision d'une telle interruption, suivre les procédures établies dans la présente ordonnance.

3. Si l'aéronef vole dans des conditions atmosphériques VFR lorsque l'interruption des communications se produit, ou s'il rencontre des conditions atmosphériques VFR après cette interruption, le pilote commandant de bord doit poursuivre son vol dans des conditions atmosphériques VFR et atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche.

4. Si le pilote commandant de bord de l'aéronef ne peut suivre la procédure mentionnée à l'article 3, il doit

a) poursuivre son vol jusqu'à l'aérodrome du premier atterrissage prévu en se conformant à son plan de vol modifié par les autorisations et les instructions qu'il a reçues et dont il a accusé réception, et en maintenant la dernière altitude ou le dernier niveau de vol assigné, ou l'altitude IFR minimum de route si cette dernière altitude est plus élevée; et

b) commencer une procédure complète d'approche aux instruments à la plus tardive des heures suivantes:

(i) l'heure d'arrivée,

(ii) la dernière heure d'arrivée prévue transmise dont l'organe du contrôle de la circulation aérienne a accusé réception, ou

(iii) la dernière heure d'approche prévue reçue dont il a accusé réception.

5. Lorsque le pilote commandant de bord de l'aéronef a reçu instruction d'attendre et ne peut pas suivre la procédure prescrite à l'article 3, il doit, si l'heure de départ du point d'attente

been specified, depart the holding point at the expected further clearance time or the expected approach time.

6. Notwithstanding paragraph 4(*a*), the pilot-in-command of a turbine-powered aircraft shall, if cleared on departure to a point other than the aerodrome of first intended landing, proceed to the aerodrome of first intended landing in accordance with the flight plan as amended by clearances and instructions received and acknowledged, maintaining the last assigned altitude or flight level, or the minimum en route IFR altitude, whichever is the higher, until 10 minutes beyond the point specified in the clearance and then proceed at the filed flight plan altitudes or flight levels.

7. (1) Where a communication failure is such that the pilot can transmit but cannot receive, he shall transmit to an air traffic control unit a full description of the procedure he is following, specifying the frequencies on which he will be transmitting.

(2) Where a communication failure is such that the pilot can receive but cannot transmit, he shall maintain a listening watch on the appropriate communication facility.

8. Following a communication failure, the pilot-in-command of the aircraft shall, as soon as practicable, report the circumstances to an air traffic control unit, stating the time and location of the failure.

n'a pas été fixée, quitter le point d'attente à l'heure prévue de l'autorisation suivante ou à l'heure d'approche prévue.

6. Nonobstant les prescriptions de l'alinéa 4*a*), le pilote commandant de bord d'un aéronef à propulsion par turbine, s'il a reçu au départ une autorisation valant jusqu'à un point autre que l'aérodrome de premier atterrissage prévu, doit poursuivre son vol jusqu'à l'aérodrome de premier atterrissage prévu en se conformant à son plan de vol modifié par les autorisations et les instructions qu'il a reçues et dont il a accusé réception, et en maintenant la dernière altitude ou le dernier niveau de vol assigné, ou l'altitude IFR minimum de route si cette dernière altitude est plus élevée, jusqu'à ce qu'il ait dépassé de 10 minutes le point mentionné dans l'autorisation, et ensuite poursuivre son vol aux altitudes ou aux niveaux de vol mentionnés dans le plan de vol qu'il a déposé.

7. (1) Si l'interruption de communications est de nature telle que le pilote peut transmettre mais ne peut recevoir, il doit transmettre à l'organe du contrôle de la circulation aérienne une description complète de la procédure qu'il suit et l'informer des fréquences qu'il utilisera pour ses transmissions.

(2) Si l'interruption de communications est de nature telle que le pilote peut recevoir mais ne peut transmettre, il doit maintenir l'écoute radio sur l'installation de communication appropriée.

8. Après une interruption de communications, le pilote commandant de bord de l'aéronef doit, aussitôt que possible, informer un organe du contrôle de la circulation aérienne des circonstances qui ont accompagné cette interruption, en mentionnant l'heure et le lieu où elle s'est produite.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 39

AERONAUTICS ACT

Cruising Altitudes Order

ORDER RESPECTING CRUISING ALTITUDES

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 2

Short Title

1. This Order may be cited as the *Cruising Altitudes Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"altitude" means the altitude indicated on an altimeter set to the current altimeter setting in accordance with the requirements of the *Altimeter Setting Procedures Order*; (*altitude*)

"Canadian domestic airspace" means all navigable airspace of Canada designated and defined as such in the *Designated Airspace Handbook*; (*espace aérien intérieur canadien*)

"flight level" means the altitude, expressed in hundreds of feet, indicated on an altimeter set to 29.92 inches of mercury or 1 013.2 millibars; (*niveau de vol*)

"northern domestic airspace" means an airspace designated and defined as such in the *Designated Airspace Handbook*; (*espace aérien intérieur du Nord*)

"southern domestic airspace" means an airspace designated and defined as such in the *Designated Airspace Handbook*. (*espace aérien intérieur du Sud*)

General Flight Provisions

3. In level cruising flight at or below 3,500 feet above the ground, aircraft shall be operated, if practicable, at an altitude or flight level set out in the schedule appropriate to the direction of flight.

4. In level cruising flight above 3,500 feet above the ground, aircraft shall be operated at an altitude or flight level set out in the schedule appropriate to the direction of flight.

5. Sections 3 and 4 do not apply to an aircraft while that aircraft is operated in controlled airspace at an altitude or flight level authorized by the appropriate air traffic control unit.

6. For the purposes of this Order, the direction of flight of an aircraft is determined in accordance with

(*a*) the magnetic track, in the southern domestic airspace; and

CHAPITRE 39

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les altitudes de croisière

ORDONNANCE SUR LES ALTITUDES DE CROISIÈRE

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, N° 2

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les altitudes de croisière*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«altitude» désigne l'altitude indiquée par un altimètre affichant le calage d'altimètre en vigueur, selon les prescriptions de l'*Ordonnance sur les procédures de calage altimétrique* (*altitude*)

«espace aérien intérieur canadien» s'entend de tout l'espace aérien navigable du Canada, tel que désigné et défini dans le *Designated Airspace Handbook*; (*Canadian domestic airspace*)

«espace aérien intérieur du Nord» s'entend d'un espace aérien tel que désigné et défini dans le *Designated Airspace Handbook*; (*northern domestic airspace*)

«espace aérien intérieur du Sud» s'entend d'un espace aérien tel que désigné et défini dans le *Designated Airspace Handbook*; (*southern domestic airspace*)

«niveau de vol» désigne l'altitude, exprimée en centaines de pieds, indiquée par un altimètre calé à 29.92 pouces de mercure ou à 1 013,2 millibars. (*flight level*)

Dispositions générales applicables au vol

3. Tout aéronef en vol de croisière horizontal à 3,500 pieds ou moins au-dessus du sol, doit, lorsque c'est possible, voler à une altitude ou à un niveau de vol établi à l'annexe en relation avec la direction du vol.

4. Tout aéronef en vol de croisière horizontal à plus de 3,500 pieds au-dessus du niveau du sol, doit voler à une altitude ou à un niveau de vol établi à l'annexe en relation avec la direction du vol.

5. Les articles 3 et 4 ne s'appliquent pas à un aéronef lorsqu'il vole dans un espace aérien contrôlé à une altitude ou à un niveau de vol autorisé par le service compétent de contrôle de la circulation aérienne.

6. Aux fins de la présente ordonnance, la direction du vol d'un aéronef est déterminée conformément à la

a) route magnétique, pour vol dans l'espace aérien intérieur du Sud; et

(*b*) the true track, in the northern domestic airspace.

7. Aircraft in VFR flight, when crossing airways and air routes, shall, if practicable, be operated in level cruising flight.

8. Aircraft operating in accordance with an air traffic control clearance in VFR weather conditions shall, notwithstanding the terms of the clearance, be operated in compliance with the provisions of Part V of the *Air Regulations* in order to avoid other aircraft.

Special Flight Provisions

9. Every person operating an aircraft within controlled airspace between 18,000 feet above sea level and flight level 450, inclusive, shall operate that aircraft in accordance with the instrument flight rules unless otherwise authorized in writing by the Minister.

10. Every person operating an aircraft within Canadian domestic airspace shall operate that aircraft in accordance with the cruising altitude requirements of this Order unless otherwise authorized in writing by the Minister.

11. Notwithstanding anything in this Order, where an airway or air route is described in the *Designated Airspace Handbook* as an exception to this Order

(*a*) aircraft in level cruising flight on that airway or air route on a track from 000° to 179° shall be operated at an altitude or flight level specified in Column I of the schedule, and

(*b*) aircraft in level cruising flight on that airway or air route on a track from 180° to 359° shall be operated at an altitude or flight level specified in Column II of the schedule

unless otherwise authorized by the appropriate air traffic control unit.

b) route vraie, pour un vol dans l'espace aérien intérieur du Nord.

7. Lorsque les aéronefs traversent des voies ou des routes aériennes en vol VFR, ils doivent le faire, si possible, en vol de croisière horizontal.

8. Les aéronefs qui volent en conformité d'une autorisation du contrôle de la circulation aérienne dans des conditions atmosphériques VFR doivent, nonobstant les termes de l'autorisation, être pilotés en conformité des dispositions de la partie V du *Règlement de l'Air* afin d'éviter les autres aéronefs.

Dispositions particulières de vol

9. Toute personne, qui pilote un aéronef dans l'espace aérien contrôlé entre 18,000 pieds au-dessus du niveau de la mer et le niveau de vol 450 inclusivement, doit voler conformément aux règles de vol aux instruments à moins d'avoir une autorisation contraire émanant du Ministre par écrit.

10. Toute personne qui pilote un aéronef dans l'espace aérien intérieur canadien doit voler conformément aux dispositions de la présente ordonnance à moins d'avoir une autorisation contraire émanant du Ministre par écrit.

11. Nonobstant la présente ordonnance, lorsqu'une voie ou une route aérienne est désignée dans le *Designated Airspace Handbook* comme une exception à la présente ordonnance,

a) les aéronefs en vol de croisière horizontal suivant une voie ou une route aérienne sur une route de 000° à 179° doivent voler à une altitude ou à un niveau de vol spécifié à la colonne I de l'annexe, et

b) les aéronefs en vol de croisière horizontal suivant une voie ou une route aérienne sur une route de 180° à 359° doivent voler à une altitude ou à un niveau de vol spécifié à la colonne II,

sauf autorisation contraire du service compétent de contrôle de la circulation aérienne.

SCHEDULE

(ss. 3, 4 and 11)

CRUISING ALTITUDES AND FLIGHT LEVELS APPROPRIATE TO AIRCRAFT TRACK

Column I		Column II
180°-359°	←——Aircraft Track——→	000°-179°
470		450
430		410
390		370
350		330
310		290
280	Flight Levels	270
260		250
240		230
220		210
200		190
180		
16,000		17,000
14,000		15,000
12,000	Altitudes or	13,000
10,000	Equivalent	11,000
8,000	Flight Levels	9,000
6,000		7,000
4,000		5,000
2,000		3,000
		1,000

ANNEXE

(art. 3, 4 et 11)

ALTITUDES DE CROISIÈRE ET NIVEAUX DE VOL APPROPRIÉS À LA ROUTE DE L'AÉRONEF

Colonne I		Colonne II
180°-359°	←——Route de l'aéronef——→	000°-179°
470		450
430		410
390		370
350		330
310		290
280	Niveaux du vol	270
260		250
240		230
220		210
200		190
180		
16,000		17,000
14,000		15,000
12,000	Altitudes ou niveaux	13,000
10,000	de vol	11,000
8,000	équivalents	9,000
6,000		7,000
4,000		5,000
2,000		3,000
		1,000

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 40

AERONAUTICS ACT

Day VFR Flight Instruments Order

ORDER RESPECTING FLIGHT INSTRUMENT SYSTEMS AND EQUIPMENT FOR DAY VFR FLIGHT

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 19

Short Title

1. This Order may be cited as the *Day VFR Flight Instruments Order*.

Instrument Requirements

2. No person shall operate any heavier-than-air aircraft in day VFR flight unless

(*a*) it is equipped with

(i) an airspeed indicating system,

(ii) an altimeter system, and

(iii) either a magnetic compass or a magnetic direction indicating system,

each of which is serviceable and functioning and each of which, except with respect to systems installed in aircraft designated as ultra-light aircraft, has been approved by the Minister; and

(*b*) a reliable and functioning timepiece is readily available to all flight crew members.

3. Where any timepiece is installed in any heavier-than-air aircraft, other than aircraft designated as ultra-light aircraft, such installation shall be approved by the Minister.

CHAPITRE 40

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les systèmes de vol aux instruments pour vols VFR de jour

ORDONNANCE CONCERNANT LES SYSTÈMES ET L'ÉQUIPEMENT DE VOL AUX INSTRUMENTS POUR VOLS VFR DE JOUR

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 19

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les systèmes de vol aux instruments pour vols VFR de jour.*

Instruments prescrits

2. Il est interdit de piloter un aérodyne pour des vols VFR de jour, à moins

a) que l'aérodyne ne soit muni

(i) d'un système anémométrique,

(ii) d'un système altimétrique, et

(iii) d'un compas magnétique ou d'un système d'indication magnétique de direction,

qui soient tous en bon état de service et de fonctionnement et, sauf dans le cas des systèmes installés à bord d'un aéronef reconnu comme aéronef ultraléger, qui soient tous approuvés par le Ministre; et

b) qu'un chronomètre fiable et en bon état de fonctionnement ne soit facilement accessible à tous les membres de l'équipage de conduite.

3. Lorsqu'un chronomètre est installé à bord d'un aérodyne, sauf un aéronef reconnu comme aéronef ultraléger, l'installation doit être approuvée par le Ministre.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 41

AERONAUTICS ACT

Distress and Urgency Signals Order

ORDER RESPECTING DISTRESS AND URGENCY SIGNALS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 6

Short Title

1. This Order may be cited as the *Distress and Urgency Signals Order*.

No Effect

2. None of the provisions of this Order shall have such effect as to prevent the use, by an aircraft in distress, of any means at its disposal to attract attention, make known its position and obtain help.

Distress Signals

3. The following signals shall be used, either together or separately, only where grave and imminent danger threatens and immediate assistance is requested:

(*a*) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group SOS (. . . - - - . . .) in the Morse Code;

(*b*) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word "Mayday";

(*c*) rockets or shells throwing red lights, fired one at a time at short intervals; and

(*d*) a parachute flare showing a red light.

Urgency Signals

4. (1) The following signals shall be used, either together or separately, only where an aircraft wishes to give notice of difficulties that compel it to land but where immediate assistance is not required:

(*a*) the repeated switching on and off of the landing lights; and

(*b*) the repeated switching on and off of the navigation lights in such a manner as to be distinct from flashing navigation lights.

(2) The following signals shall be used, either together or separately, only where an aircraft has a very urgent message to transmit concerning the safety of a ship, aircraft, or other vehicle or of some person on board or within sight:

(*a*) a signal made by radiotelegraphy or by any other signalling method consisting of the group XXX; and

CHAPITRE 41

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les signaux de détresse et d'urgence

ORDONNANCE CONCERNANT LES SIGNAUX DE DÉTRESSE ET D'URGENCE

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, Nº 6

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les signaux de détresse et d'urgence.*

Application

2. Aucune des dispositions de la présente ordonnance n'a pour effet d'interdire à un aéronef en détresse l'emploi des moyens dont il dispose pour attirer l'attention, faire connaître sa position et demander de l'aide.

Signaux de détresse

3. Les signaux ci-après ne doivent être utilisés, ensemble ou séparément, que lorsqu'il existe une menace de danger grave et imminent, et qu'un secours immédiat est demandé:

a) signal émis en radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation et constitué par le groupe SOS (. . . - - - . . .) du code Morse;

b) signal transmis en radiotéléphonie et constitué par le mot MAY-DAY;

c) fusées ou bombes émettant des feux rouges, tirées les unes après les autres à de courts intervalles; et

d) fusée éclairante rouge à parachute.

Signaux d'urgence

4. (1) Les signaux ci-après ne doivent être utilisés, ensemble ou séparément, que lorsqu'un aéronef désire signaler des difficultés l'obligeant à atterrir, mais qu'un secours immédiat n'est pas nécessaire:

a) allumage et extinction répétés des phares d'atterrissage; et

b) allumage et extinction répétés des feux de position, de façon telle que ces signaux ne puissent être confondus avec des feux de position à éclats.

(2) Les signaux ci-après ne doivent être utilisés, ensemble ou séparément, que lorsqu'un aéronef a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un navire, aéronef ou autre véhicule, ou la sécurité de toute personne à bord ou en vue:

a) signal émis en radiotélégraphie ou par tout autre moyen de signalisation et constitué par le groupe XXX; et

(*b*) a signal sent by radiotelephony consisting of the spoken word PAN.

NOTE: Article 36 of the International Telegraphic Union Radio Regulations (Nos. 1463, 1464, 1465) provides information on the alarm signals for activating radiotelegraph and radiotelephone auto-alarm systems and thus securing attention to distress calls or messages. The radiotelegraph alarm signal consists of a series of 12 dashes sent in 1 minute, the duration of each dash being 4 seconds and the duration of the interval between consecutive dashes 1 second. It may be transmitted by hand but its transmission by means of an automatic instrument is recommended. The radiotelephone alarm signal consists of two substantially sinusoidal audio frequency tones transmitted alternately. One tone shall have a frequency of 2,200 cycles per second and the other a frequency of 1,300 cycles per second, the duration of each tone being 250 milliseconds. The radiotelephone alarm signal, when generated by automatic means, shall be sent continuously for a period of at least 30 seconds but not exceeding 1 minute; when generated by other means, the signal shall be sent as continuously as practicable over a period of approximately 1 minute.

b) signal transmis en radiotéléphonie et constitué par le mot PANNE.

REMARQUE: L'article 36 du Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (nos 1463, 1464, 1465) donne des renseignements sur les signaux d'alarme à utiliser pour actionner les systèmes d'auto-alarme radiotélégraphiques et radiotéléphoniques et attirer ainsi l'attention sur les appels ou messages de détresse. Le signal d'alarme radiotélégraphique se compose d'une série de 12 traits transmis en 1 minute, la durée de chaque trait étant de 4 secondes et l'intervalle entre deux traits consécutifs de 1 seconde. Il peut être transmis à la main, mais sa transmission à l'aide d'un appareil automatique est recommandée. Le signal d'alarme radiotéléphonique se compose de deux signaux sensiblement sinusoïdaux à fréquence audible transmis alternativement. L'un d'eux a une fréquence de 2,200 hertz, l'autre une fréquence de 1,300 hertz. Chacun d'eux est émis pendant une durée de 250 millisecondes. Lorsqu'il est produit automatiquement, le signal d'alarme radiotéléphonique doit être émis d'une façon continue pendant une durée de 30 secondes au moins et de 1 minute au plus; s'il est produit par d'autres moyens, ce signal doit être émis d'une façon aussi continue que pratiquement possible pendant une durée de l'ordre de 1 minute.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 42

AERONAUTICS ACT

Emergency Locator Transmitter Order

ORDER RESPECTING THE CARRIAGE OF EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTERS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 17

Short Title

1. This Order may be cited as the *Emergency Locator Transmitter Order*.

Interpretation

2. In this Order, "emergency locator transmitter" means Type A, Type F, Type P or Type W radio transmitting equipment approved under *Radio Standards Specification 147, Issue 2,* or *Radio Standards Specification 147, Issue 3,* issued under the authority of the Minister of Communications.

General

3. (1) Subject to section 4, no person shall operate an aircraft in Canada or a Canadian aircraft outside Canada unless it is equipped with one or more serviceable emergency locator transmitters as required in subsection (2).

(2) An aircraft set out in Column II of an item of the schedule shall, for the area of operation set out in Column I of that item, be equipped with at least the emergency locator transmitters set out in Column III of that item.

Exemptions

4. An aircraft need not be equipped with an emergency locator transmitter if the aircraft is

(*a*) registered under the laws of a contracting state or a state that is a party to an agreement entered into with Canada relating to interstate flying and equipped with a serviceable radio transmitter

(i) approved by the state of registry for search and rescue purposes, and

(ii) capable of an emission, on 121.5 MHz or on 121.5 MHz and 243.0 MHz, having a distinctive audio characteristic;

(*b*) a balloon, dirigible or glider or a rotorcraft other than a helicopter;

(*c*) operated within 25 nautical miles of the aerodrome of departure;

(*d*) a multi-engine turbo jet aeroplane of more than 12,500 pounds (5 700 kilograms) maximum certificated take-off weight that is being operated

CHAPITRE 42

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les radiobalises de secours

ORDONNANCE SUR L'EMBARQUEMENT DES RADIOBALISES DE SECOURS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 17

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les radiobalises de secours.*

Interprétation

2. On entend par «radiobalise de secours» un émetteur radio des types A, F, P ou W, approuvé en vertu du *Cahier des charges sur les normes radioélectriques 147, 2e édition* ou du *Cahier des charges sur les normes radioélectriques 147, 3e édition*, émis sur autorisation du ministre des Communications.

Dispositions générales

3. (1) Sous réserve de l'article 4, nul ne peut exploiter un aéronef au Canada ou un aéronef canadien hors du Canada, à moins que cet aéronef ne soit équipé d'une ou plusieurs radiobalises de secours en état de fonctionnement, tel que prescrit au paragraphe (2).

(2) Un aéronef visé à la colonne II de l'annexe doit, dans la zone d'exploitation indiquée à la colonne I, être équipé au moins des radiobalises de secours visées à la colonne III.

Exemptions

4. Il n'est pas nécessaire qu'un aéronef soit équipé d'une radiobalise de secours si cet aéronef

a) est immatriculé en vertu des lois d'un État contractant ou d'un État ayant conclu avec le Canada un accord sur les vols entre États, et est muni d'un émetteur radio en état de service

(i) agréé par l'État d'immatriculation aux fins de recherches et de sauvetage, et

(ii) capable d'émettre, sur 121.5 MHz ou sur 121.5 MHz et sur 243.0 MHz, au moyen d'un signal sonore distinctif;

b) est un ballon libre, un ballon dirigeable, un planeur ou un giravion autre qu'un hélicoptère;

c) est exploité dans un rayon de 25 milles marins de l'aérodrome de départ;

d) est un avion multimoteur à turboréacteur d'un poids maximal certifié au décollage de plus de 12,500 livres (5 700 kilogrammes) et exploité

(i) over land under IFR within controlled airspace, and

(ii) south of latitude 66°30′N;

(*e*) a newly acquired aircraft and is being operated to the nearest suitable place where an emergency locator transmitter required by this Order may be installed; or

(*f*) being operated without an emergency locator transmitter owing to the unserviceability of the emergency locator transmitter that was installed in the aircraft if the operator

(i) forthwith, on removal of the emergency locator transmitter from the aircraft, sent the emergency locator transmitter to the manufacturer or to a repair facility for repair,

(ii) displays within the aircraft, by means of a visible placard, a warning notice stating that the emergency locator transmitter has been removed and setting out the date of removal, and

(iii) informed the Regional Controller, Civil Aviation, or his appointed representative of the aircraft registration, the model and serial number of the emergency locator transmitter and the date the emergency locator transmitter was sent for repair.

(i) au-dessus du sol en régime IFR dans l'espace aérien contrôlé, et

(ii) au sud de la latitude 66°30′N.;

e) est exploité jusqu'à la plus proche localité propice à l'installation d'une radiobalise de secours conforme à la présente ordonnance, dans le cas d'un aéronef acquis récemment; ou

f) est exploité sans radiobalise de secours à cause d'une panne de celle-ci, à condition que l'exploitant:

(i) ait, immédiatement après l'enlèvement de la radiobalise de secours de l'aéronef, expédié cette dernière au constructeur ou à un atelier de réparation en vue de sa réparation,

(ii) installe dans l'aéronef un panneau visible mentionnant que la radiobalise de secours a été enlevée ainsi que la date de son enlèvement, et

(iii) ait informé le Contrôleur régional de l'aviation civile, ou son représentant, de l'immatriculation de l'aéronef, du modèle et du numéro de série de la radiobalise de secours ainsi que de la date d'envoi de la radiobalise pour réparation.

Installation

5. Every emergency locator transmitter required by this Order shall be installed as an aircraft system in accordance with the relevant provisions of the *Engineering and Inspection Manual*.

Installation

5. Une radiobalise de secours conforme à la présente ordonnance doit être installée comme système d'aéronef, selon les dispositions pertinentes de l'*Engineering and Inspection Manual*.

Serviceability

6. For the purpose of subsection 3(1), an emergency locator transmitter is serviceable if it has been maintained as an aircraft system in accordance with the relevant provisions of the *Engineering and Inspection Manual*.

État de fonctionnement

6. Aux fins du paragraphe 3(1), une radiobalise de secours est en état de fonctionnement si elle a été entretenue comme système d'aéronef selon les dispositions pertinentes de l'*Engineering and Inspection Manual*.

Operations

7. Except during an emergency or as otherwise authorized by the Minister for test purposes, no person shall activate an emergency locator transmitter to transmit a signal to the free atmosphere.

8. Every operator of an aircraft shall ensure that each required crew member of the aircraft is aware of the method or methods of operation of each required emergency locator transmitter and the location within the aircraft of each such transmitter.

9. No person shall operate an aircraft of 12,500 pounds (5 700 kilograms) maximum certificated take-off weight or less when carrying passengers on a flight for which an emergency locator transmitter is required unless information concerning the location and operation of the emergency locator transmitter is made available to the passengers by means of a readily visible placard located in the aircraft's cabin or by other equivalent means.

Exploitation

7. Sauf en cas d'urgence ou sauf autorisation du Ministre à des fins d'essai, nul ne peut faire fonctionner une radiobalise de secours pour émettre un signal dans l'atmosphère libre.

8. L'exploitant d'un aéronef doit s'assurer que chacun des membres de l'équipage requis à bord de l'aéronef est au courant du ou des modes de fonctionnement de chaque radiobalise de secours exigée et de l'endroit où elles se trouvent dans l'aéronef.

9. Nul ne peut exploiter un aéronef dont le poids maximal certifié au décollage est égal ou inférieur à 12,500 livres (5 700 kilogrammes), lorsque cet aéronef transporte des passagers pendant un vol pour lequel une radiobalise de secours est exigée, à moins que les passagers ne soient informés de l'emplacement et du fonctionnement de la radiobalise au moyen d'un panneau bien visible situé dans la cabine de l'aéronef ou par tout moyen identique.

SCHEDULE

(*s. 3*)

EMERGENCY LOCATOR TRANSMITTER EQUIPMENT

	Column I Area of Operation	Column II Aircraft	Column III Minimum Equipment
1.	Over land.	All aircraft.	One Type A, Type F or Type P.
2.	Over water at a distance from land that requires the carriage of life raft equipment.	Passenger-carrying multi-engine commercial turbo-jet aeroplanes having a maximum certificated take-off weight of more than 12,500 lbs (5 700 kg).	Two Type P or Type W, or one Type P and one Type W.
3.	Over water at a distance from land that requires the carriage of life raft equipment.	All aircraft other than those set out in item 2.	One Type P or Type W.

ANNEXE

(*art. 3*)

RADIOBALISES DE SECOURS

	Colonne I Zone d'exploitation	Colonne II Aéronefs	Colonne III Équipement minimal
1.	Au-dessus du sol.	Tous les aéronefs.	Un type A, type F ou type P.
2.	Au-dessus de l'eau, à une distance de la terre qui nécessite le transport de canots pneumatiques de sauvetage.	Les avions multi-moteurs à turbo-réacteurs commerciaux transportant des passagers et dont le poids maximal certifié au décollage est supérieur à 12,500 livres (5 700 kg).	Deux types P ou type W ou un type P et un type W.
3.	Au-dessus de l'eau, à une distance de la terre qui nécessite le transport de canots pneumatiques de sauvetage.	Tous les aéronefs autres que ceux indiqués à l'article 2.	Un type P ou type W.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 43

AERONAUTICS ACT

Emergency Radio Frequency and Visual Interception Signals Order

ORDER RESPECTING THE REQUIREMENTS FOR THE AERONAUTICAL EMERGENCY FREQUENCY 121.5 MHz AND THE CARRIAGE OF VISUAL INTERCEPTION SIGNALS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 27

Short Title

1. This Order may be cited as the *Emergency Radio Frequency and Visual Interception Signals Order*.

Interpretation

2. (1) In this Order, "sparsely settled area" means a sparsely settled area set out in Schedule I to the *Sparsely Settled Areas Order*.

(2) Other words and expressions used in this Order have the same meaning as in the *Air Regulations*.

Emergency Radio Frequency Capability

3. Where an aircraft is required by the laws of Canada to install two-way VHF radio communication equipment, no person shall operate that aircraft unless the radio communication equipment is capable of providing communication on VHF aeronautical emergency frequency 121.5 MHz.

4. A person operating an aircraft within a sparsely settled area or a Canadian aircraft over water at a horizontal distance of more than 50 nautical miles from the nearest shoreline shall monitor continuously the VHF aeronautical emergency frequency 121.5 MHz unless

(*a*) that person is carrying out communications on other VHF aeronautical frequencies; or

(*b*) aircraft electronic equipment limitations or essential cockpit duties do not permit simultaneous monitoring of two VHF aeronautical frequencies.

Interception Procedures

5. Every person operating a Canadian aircraft and every person operating a foreign aircraft within Canadian airspace shall carry on board the aircraft

(*a*) a copy of the procedures set out in Schedule I; and

(*b*) a copy of the visual signals set out in Schedule II.

CHAPITRE 43

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur la fréquence radio de secours et les signaux visuels d'interception

ORDONNANCE SUR LES EXIGENCES EN MATIÈRE DE FRÉQUENCE DE SECOURS AÉRONAUTIQUE DE 121.5 MHz ET DE SIGNAUX VISUELS D'INTERCEPTION

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, NO 27

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur la fréquence radio de secours et les signaux visuels d'interception*.

Interprétation

2. (1) Il faut entendre par «région inhospitalière» la région visée à l'annexe I de l'*Ordonnance sur les régions inhospitalières*.

(2) Les autres termes et expressions utilisés dans la présente ordonnance ont la même signification que dans le *Règlement de l'Air*.

Capacité de la fréquence radio de secours

3. Lorsque les lois du Canada exigent qu'un aéronef soit équipé d'un matériel de communications radio bilatérales VHF, nul ne doit piloter cet aéronef à moins que le matériel de communications radio ne soit capable d'assurer une communication sur la fréquence de secours aéronautique VHF de 121.5 MHz.

4. Toute personne qui pilote un aéronef dans une région inhospitalière ou un aéronef immatriculé au Canada au-dessus d'un plan d'eau à une distance horizontale de plus de 50 milles marins de la terre la plus proche, doit être constamment à l'écoute de la fréquence de secours aéronautique VHF de 121.5 MHz, à moins que

a) cette personne ne communique sur d'autres fréquences aéronautiques VHF; ou

b) les limites de l'équipement électronique de bord ou les actions vitales à accomplir à bord ne permettent pas une écoute simultanée de deux fréquences aéronautiques VHF.

Procédures d'interception

5. Quiconque pilote un aéronef immatriculé au Canada ou un aéronef immatriculé à l'étranger dans l'espace aérien du Canada doit avoir à bord de l'aéronef

a) un exemplaire des procédures visées à l'annexe I; et

b) un exemplaire des signaux visuels visés à l'annexe II.

6. In any case where

(*a*) an aircraft on a flight within Canadian airspace, or

(*b*) a Canadian aircraft on a flight outside Canadian airspace,

is intercepted by another aircraft, the pilot-in-command of the intercepted aircraft shall, if practicable, follow the procedures set out in Schedule I and use the visual signals set out in Schedule II.

6. Chaque fois

a) qu'un aéronef volant dans l'espace aérien du Canada, ou

b) qu'un aéronef immatriculé au Canada volant à l'extérieur de l'espace aérien du Canada,

est intercepté par un autre aéronef, le pilote commandant de bord de l'aéronef intercepté doit, si possible, suivre les procédures visées à l'annexe I et utiliser les signaux visuels visés à l'annexe II.

SCHEDULE I

(*ss. 2, 5 and 6*)

PROCEDURES TO BE FOLLOWED IN THE EVENT OF INTERCEPTION

1. The pilot-in-command of an aircraft intercepted by another aircraft shall immediately

(*a*) follow the radio and visual instructions given by the intercepting aircraft, interpreting and responding to visual signals in accordance with Schedule II;

(*b*) if possible, advise the appropriate air traffic services unit of the interception;

(*c*) attempt to establish radio communication with the intercepting aircraft or appropriate unit controlling the intercepting aircraft by making a general call on aeronautical emergency frequency 121.5 MHz and, if practicable, on emergency frequency 243.0 MHz giving the identity and position of his aircraft and the nature of his flight; and

(*d*) if equipped with a transponder, select Mode A, Code 7700, unless otherwise instructed by the appropriate air traffic services unit.

2. Where any instructions received by radio from any source conflict with visual signals received from the intercepting aircraft, the operator of the intercepted aircraft shall request immediate clarification from the intercepting aircraft or the appropriate air traffic services unit controlling the intercepting aircraft while continuing to comply with the visual instructions received from the intercepting aircraft.

3. Where any instructions received by radio from any source conflict with those received by radio from the intercepting aircraft, the pilot-in-command of the intercepted aircraft shall request immediate clarification while continuing to comply with the radio instructions received from the intercepting aircraft.

ANNEXE I

(*art. 2, 5 et 6*)

PROCÉDURES À SUIVRE DANS LE CAS D'INTERCEPTION

1. Le pilote commandant de bord d'un aéronef intercepté par un autre aéronef doit immédiatement

a) se conformer aux signaux visuels et aux instructions radio donnés par l'intercepteur, en interprétant et en répondant aux signaux visuels selon l'annexe II;

b) si possible, informer l'organe de la circulation aérienne approprié de l'interception;

c) essayer d'établir la communication radio avec l'intercepteur ou l'organe approprié qui contrôle ce dernier en émettant un appel général sur la fréquence de secours aéronautique de 121.5 MHz, et, si possible, sur la fréquence de secours de 243.0 MHz en s'identifiant et en donnant sa position et la nature de son vol; et

d) si l'aéronef est équipé d'un transpondeur, le régler sur Mode A, Code 7700, sauf instruction contraire de l'organe de la circulation aérienne approprié.

2. Lorsque des instructions radiophoniques provenant d'une source quelconque sont en conflit avec les signaux visuels reçus de l'intercepteur, le pilote de l'aéronef intercepté doit immédiatement demander des éclaircissements à l'intercepteur ou à l'organe de la circulation aérienne approprié contrôlant l'intercepteur, tout en continuant à se conformer aux signaux visuels reçus de l'intercepteur.

3. Lorsque des instructions radiophoniques provenant d'une source quelconque sont en conflit avec celles reçues de l'intercepteur, le pilote commandant de bord de l'aéronef intercepté doit immédiatement demander des éclaircissements tout en continuant à se conformer aux instructions radiophoniques reçues de l'intercepteur.

SCHEDULE II

(ss. 5, 6 and Schedule I)

VISUAL SIGNALS FOR USE IN THE EVENT OF INTERCEPTION

Signals Initiated by Intercepting Aircraft and Response by Intercepted Aircraft

Series	Intercepting Aircraft Signals	Meaning	Intercepted Aircraft Signals	Meaning
1	DAY—Rocking wings from a position in front and normally to the left of intercepted aircraft and, after acknowledgement, a slow and level turn, normally to the left, on to the desired course.	You have been intercepted. Follow me.	DAY—Rocking wings and following.	Understood; will comply.
	NIGHT—Same and, in addition, flashing navigational and, if available, landing lights at irregular intervals.		NIGHT—Same and, in addition, flashing navigational and, if available, landing lights at irregular intervals.	
2	DAY or NIGHT—An abrupt breakaway manoeuvre from the intercepted aircraft consisting of a climbing turn of 90 degrees or more without crossing the line of flight of the intercepted aircraft.	You may proceed.	DAY or NIGHT—Rocking wings.	Understood; will comply.
3	DAY—Circling aerodrome, lowering landing gear and overflying runway in direction of landing.	Land at this aerodrome.	DAY—Lowering the landing gear, following the intercepting aircraft and, if after overflying the runway landing is considered safe, proceeding to land.	Understood; will comply.
	NIGHT—Same and, in addition, showing steady landing lights.		NIGHT—Same and, in addition, showing steady landing lights (if carried).	
4	DAY—Raising landing gear while passing over landing runway at a height exceeding 1,000 feet but not exceeding 2,000 feet above the aerodrome level, and continuing to circle the aerodrome.	Aerodrome you have designated is inadequate.	DAY or NIGHT—If it is desired that the intercepted aircraft follow the intercepting aircraft to an alternate aerodrome, the intercepting aircraft raises its landing gear and uses the Series 1 signals for intercepting aircraft.	Understood; follow me.
	NIGHT—Flashing landing lights while passing over landing runway at a height exceeding 1,000 feet but not exceeding 2,000 feet above the aerodrome level and continuing to circle the aerodrome; if unable to flash landing lights, flashing any other lights available.		If it is desired to release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft uses the Series 2 signals for intercepting aircraft.	Understood; you may proceed.

ANNEXE II

(art. 5, 6 et Annexe I)

SIGNAUX VISUELS À UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION

Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté

Série	Signaux de l'intercepteur	Signification	Signaux de l'intercepté	Signification
1	DE JOUR—Balancer les ailes après s'être placé devant l'aéronef intercepté et, normalement, à sa gauche puis, après réponse, effectuer un lent virage en palier, normalement, vers la gauche, pour prendre le cap voulu.	Vous avez été intercepté. Suivez-moi.	DE JOUR—Balancer les ailes et suivre.	Compris, j'obéis.
	DE NUIT—Même manœuvre et, en outre, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et les phares d'atterrissage, si cela est possible.		DE NUIT—Même manœuvre et, en outre, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et les phares d'atterrissage, si cela est possible.	
2	DE JOUR et DE NUIT—Exécuter une manœuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée vers la gauche de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.	Vous pouvez continuer.	DE JOUR et DE NUIT—Balancer les ailes.	Compris, j'obéis.
3	DE JOUR—Exécuter des circuits autour de l'aérodrome, abaisser le train d'atterrissage et survoler la piste dans le sens de l'atterrissage.	Atterrissez sur cet aérodrome.	DE JOUR—Abaisser le train d'atterrissage, suivre l'aéronef intercepteur et, si après le survol de la piste, il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'atterrissage.	Compris, j'obéis.
	DE NUIT—Même manœuvre et, en outre, allumer les phares d'atterrissage.		DE NUIT—Même manœuvre, et, en outre, allumer les phares d'atterrissage (si l'aéronef en est doté).	
4	DE JOUR—Rentrer le train d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage à une hauteur supérieure à 1,000 pieds, mais inférieure à 2,000 pieds au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de l'aérodrome.	Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome.	DE JOUR et de NUIT—S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage et fait les signaux de la 1ère série prescrits pour l'intercepteur.	Compris, suivez-moi.
	DE NUIT—Faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage à une hauteur supérieure à 1,000 pieds, mais inférieure à 2,000 pieds au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de l'aérodrome. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous autres feux utilisables.		S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté l'intercepteur fait les signaux de la 2ème série prescrits pour l'intercepteur.	Compris, vous pouvez continuer.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 44

AERONAUTICS ACT

Flight Data Recorder Order

ORDER RESPECTING FLIGHT DATA RECORDER

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 13

Short Title

1. This Order may be cited as the *Flight Data Recorder Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"cockpit voice recorder" means a system of cockpit voice recording equipment that has been approved by the Minister;

"flight data recorder" means a system of flight data recording equipment that complies with the requirements set out in the schedule.

Application

3. This Order applies to turbo-prop and turbo-jet powered pressurized aeroplanes.

General

4. Subject to sections 7 and 8, no person shall operate a turbine engine powered pressurized aeroplane that

(*a*) has a maximum certificated take-off weight of more than 12,500 pounds, and

(*b*) is registered as a commercial aircraft under Part II of the *Air Regulations*,

unless that aeroplane is equipped with a serviceable and functioning flight data recorder.

5. The installation, accuracy, systems correlation, survivability and retention of recorded intelligence and calibration check results of a flight data recorder shall be in accordance with requirements set out in the *Engineering and Inspection Manual* published under the authority of the Minister.

6. If the operator of an aeroplane becomes aware of a hazard or potential hazard to flight safety resulting from improper operation or functioning of the aeroplane, near collision or abnormal meteorological conditions, the operator shall submit to the Director General, Civil Aeronautics such information as has been recorded by the flight data recorder relating to the hazard or potential hazard and a report from

CHAPITRE 44

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les enregistreurs de données de vol

ORDONNANCE CONCERNANT LES ENREGISTREURS DE DONNÉES DE VOL

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 13

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les enregistreurs de données de vol.*

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«enregistreur de données de vol» désigne un dispositif d'enregistrement de données de vol répondant aux exigences stipulées dans l'annexe;

«enregistreur de la parole dans les postes de pilotage» désigne un dispositif approuvé par le Ministre, pour l'enregistrement de la parole dans les postes de pilotage.

Application

3. La présente ordonnance s'applique aux avions à pression rétablie mus par turboréacteur et par turbohélices.

Dispositions générales

4. Sous réserve des dispositions des articles 7 et 8, nul ne peut piloter un avion à pression rétablie mû par turbomachine si un tel avion

a) a un poids maximum autorisé au décollage de plus de 12,500 livres, et

b) est immatriculé comme aéronef commercial en vertu de la partie II du *Règlement de l'Air*,

à moins que cet avion ne soit muni d'un enregistreur de données de vol, en bon état de service et de fonctionnement.

5. L'installation, la précision, la corrélation des systèmes, l'aptitude à survivre et à retenir les renseignements enregistrés, de même que la rétention des résultats des vérifications d'étalonnage d'un enregistreur de données de vol seront conformes aux exigences stipulées dans l'*Engineering and Inspection Manual* publié avec l'autorisation du Ministre.

6. Si l'exploitant d'un avion se rend compte qu'il existe un danger ou la possibilité d'un danger pour la sécurité du vol par suite d'une utilisation ou d'un fonctionnement incorrect de l'avion, de collisions évitées de justesse ou de conditions météorologiques anormales, il devra présenter au Directeur général de l'aéronautique civile les données enregistrées par l'enregistreur de données de vol, ayant trait au danger ou à la possibi-

the pilot-in-command relating to the circumstances of the hazard or potential hazard.

7. Where a flight data recorder becomes inoperative but the cockpit voice recorder is serviceable and functioning, an aeroplane may be flown on such flights as are necessary to complete a planned itinerary to a maintenance base.

8. (1) An aeroplane in which both the flight data recorder and cockpit voice recorder are inoperative shall not commence a flight unless authorized to do so by the Minister.

(2) Where a flight is authorized under subsection (1), the operator of the aeroplane shall make and retain a report of the circumstances relating to the authorization for a period of six months from the date of the authorization.

SCHEDULE

(*s. 2*)

1. Each flight data recorder shall record at least the following parameters:

(*a*) time;

(*b*) pressure altitude;

(*c*) indicated airspeed;

(*d*) vertical acceleration; and

(*e*) magnetic heading.

2. Where an aeroplane is designated by an air carrier for the carriage of passengers, its flight data recorder, in addition to recording the parameters set forth in item 1, shall record

(*a*) force applied to control column or control column position;

(*b*) force applied to rudder pedals or rudder pedal position;

(*c*) force applied to control wheel or control wheel position;

(*d*) position of horizontal stabilizer;

(*e*) out-of-trim condition;

(*f*) auto-pilot "on"—"off" selection;

(*g*) engine power including

(i) engine torque,

(ii) engine RPM, and

(iii) fuel flow;

(*h*) ambient air temperature; and

(*i*) pitch attitude.

lité de danger, ainsi qu'un rapport préparé par le pilote commandant de bord ayant trait aux circonstances entourant le danger ou la possibilité de danger.

7. Lorsque l'enregistreur de données de vol d'un avion tombe en panne mais que l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage est en bon état de service et de fonctionnement, l'avion peut effectuer les vols qui sont nécessaires pour suivre l'itinéraire prévu jusqu'à une base d'entretien.

8. (1) Un avion dans lequel ni l'enregistreur de données de vol ni l'enregistreur de la parole dans le poste de pilotage ne sont en état de fonctionnement ne devra pas entreprendre un vol à moins d'avoir obtenu l'autorisation du Ministre.

(2) Lorsqu'un vol est autorisé en vertu du paragraphe (1), l'exploitant de l'avion établira et conservera un rapport sur les circonstances relatives à l'autorisation, pour une période de six mois à dater de l'autorisation.

ANNEXE

(*art. 2*)

1. Chaque enregistreur de données de vol doit enregistrer au moins les paramètres suivants:

a) l'heure;

b) l'altitude-pression;

c) la vitesse indiquée;

d) l'accélération verticale; et

e) le cap magnétique.

2. Dans le cas d'un avion affecté par un transporteur aérien au transport des passagers, l'enregistreur de données de vol, en plus d'enregistrer les paramètres indiqués en 1 ci-dessus, doit enregistrer:

a) la force appliquée sur le manche ou la position du manche;

b) la force appliquée sur les pédales de direction ou la position de ces pédales;

c) la force appliquée sur le volant de commande ou la position de ce volant;

d) la position du plan fixe horizontal;

e) l'état de déséquilibre de l'avion;

f) la sélection «marche» ou «arrêt» du pilote automatique;

g) la puissance du moteur, notamment

(i) le couple moteur,

(ii) la vitesse de rotation du moteur, et

(iii) le débit de carburant;

h) la température de l'air ambiant; et

i) l'attitude longitudinale.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 45

AERONAUTICS ACT

Flight Plans and Flight Notifications Order

ORDER RESPECTING STANDARDS AND PROCEDURES FOR FLIGHT PLANS, FLIGHT NOTIFICATIONS AND FLIGHT ITINERARIES

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 4

Short Title

1. This Order may be cited as the *Flight Plans and Flight Notifications Order*.

Interpretation

2. (1) In this Order,

"aeradio station" means an aeronautical service facility operated by the Minister of Transport that provides

(*a*) flight advisory and flight planning services, and

(*b*) air to ground communications services on radio frequencies specified in aeronautical charts and information publications issued from time to time by the Minister; (*station radioaéronautique*)

"arrival report" means a statement containing the information required by item 6 of the schedule; (*déclaration d'arrivée*)

"ATC" means an air traffic control unit; (*ATC*)

"flight itinerary" means a statement containing the information required by item 1 of the schedule; (*itinéraire de vol*)

"flight notification" means a statement containing the information required by item 3 of the schedule; (*avis de vol*)

"flight plan" means a statement containing the information required by item 2 of the schedule; (*plan de vol*)

"IFR flight plan" means a statement containing the information required by item 5 of the schedule; (*plan de vol IFR*)

"sparsely settled area" has the same meaning as in the *Sparsely Settled Areas Order*; (*région inhospitalière*)

"VFR flight plan" means a statement containing the information required by item 4 of the schedule. (*plan de vol VFR*)

(2) All other words and expressions used in this Order have the same meaning as in the *Air Regulations*.

Filing

3. A flight notification, VFR flight plan, IFR flight plan or arrival report that is required by this Order to be filed shall be filed by means of sending or delivering it or otherwise communicating the information contained in it to ATC or an aeradio station.

CHAPITRE 45

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les plans de vol et avis de vol

ORDONNANCE CONCERNANT LES NORMES ET PROCÉDURES CONCERNANT LES PLANS DE VOL, AVIS DE VOL ET ITINÉRAIRES DE VOL

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, Nº 4

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les plans de vol et avis de vol*.

Interprétation

2. (1) Dans la présente ordonnance,

«ATC» désigne l'un des organes du contrôle de la circulation aérienne; (*ATC*)

«avis de vol» désigne l'état contenant les renseignements prévus à l'article 3 de l'annexe; (*flight notification*)

«déclaration d'arrivée» désigne le rapport contenant les renseignements prévus à l'article 6 de l'annexe; (*arrival report*)

«itinéraire de vol» désigne l'état contenant les renseignements prévus à l'article 1 de l'annexe; (*flight itinerary*)

«plan de vol» désigne l'état contenant les renseignements prévus à l'article 2 de l'annexe; (*flight plan*)

«plan de vol IFR» désigne l'état contenant les renseignements prévus à l'article 5 de l'annexe; (*IFR flight plan*)

«plan de vol VFR» désigne l'état contenant les renseignements prévus à l'article 4 de l'annexe; (*VFR flight plan*)

«région inhospitalière» a le même sens que dans l'*Ordonnance sur les régions inhospitalières*; (*sparsely settled area*)

«station radioaéronautique» désigne une installation du service aéronautique exploitée par le ministre des Transports pour assurer les services suivants:

a) services de consultation et de planification de vol, et

b) services de liaison radio air-sol sur des fréquences indiquées sur les cartes aéronautiques et dans les brochures publiées périodiquement par le Ministre. (*aeradio station*)

(2) Tous les autres mots et expressions employés dans la présente ordonnance ont le même sens que dans le *Règlement de l'Air*.

Production

3. L'avis de vol, le plan de vol VFR, le plan de vol IFR ou la déclaration d'arrivée dont la production est prescrite par la présente ordonnance doivent être produits en les envoyant, en les remettant ou en faisant autrement parvenir le contenu à l'ATC ou à une station radioaéronautique.

VFR Flight Requirements

4. (1) No person shall conduct a VFR flight in Canadian airspace, other than a VFR flight conducted wholly outside the sparsely settled area and within 25 nautical miles of the aerodrome of departure, unless

(*a*) he has given to a responsible person notice of his proposed flight by means of a flight itinerary; or

(*b*) he has filed a VFR flight plan or a flight notification.

(2) For the purposes of subsection (1) and section 8, "responsible person" means an individual who has agreed with the person who intends to commence the flight that he will notify

(*a*) ATC or an aeradio station, or

(*b*) a peace officer or an officer of the Canadian Forces

of the non-arrival of the flight at the estimated time of arrival specified in the flight itinerary of that person.

5. No person shall conduct a VFR flight to or from a military aerodrome unless he has filed a VFR flight plan or a flight notification.

6. A person who terminates a VFR flight in respect of which a VFR flight plan has been filed shall file an arrival report not later than 1 hour after landing.

7. A person who terminates a flight in respect of which a flight notification has been filed shall file an arrival report within 24 hours after

(*a*) the estimated time en route has elapsed; or

(*b*) the estimated time of arrival specified in the flight notification.

8. A person who terminates a flight or series of flights in respect of which a responsible person has been notified by means of a flight itinerary shall make an arrival report to the responsible person within 24 hours after

(*a*) the expiration of the estimated duration of the flight or series of flights specified in the flight itinerary; or

(*b*) the estimated time of arrival specified in the flight itinerary.

9. When a person intends to make any change in the flight route or destination aerodrome specified in the VFR flight plan or flight notification that he has filed, he shall notify ATC or an aeradio station as soon as practicable of the intended change.

IFR Flight Requirements

10. (1) When a person intends to conduct within controlled airspace an IFR flight or a flight under IFR weather conditions, he shall do so in compliance with the instrument flight rules contained in the *Air Regulations*.

(2) No person shall conduct wholly outside controlled airspace an IFR flight or a flight under IFR weather conditions unless he has filed an IFR flight plan prior to taking off, or, if communication facilities are inadequate to permit communica-

Exigences relatives aux vols VFR

4. (1) A moins qu'un vol VFR ne soit effectué intégralement hors des régions à population clairsemée et dans un rayon de 25 milles marins autour de l'aérodrome de départ, il est interdit d'effectuer un vol VFR dans l'espace aérien canadien sans s'être conformé aux exigences de l'un ou l'autre des alinéas suivants:

a) avoir avisé, au moyen d'un itinéraire de vol, une personne de confiance du vol envisagé; ou

b) avoir produit un plan de vol ou un avis de vol.

(2) Aux fins du paragraphe (1) et de l'article 8, l'expression «personne de confiance» s'entend d'un individu qui a convenu avec la personne projetant le vol, d'aviser l'un ou l'autre des personnes ou organismes suivants au cas où l'aéronef n'arriverait pas à l'heure d'arrivée prévue dans son itinéraire de vol:

a) l'ATC ou une station aéronautique; ou

b) un agent de la paix ou un officier des Forces canadiennes.

5. Il est interdit d'effectuer un vol VFR en ayant pour point de départ ou pour destination un aérodrome militaire sans avoir produit soit un plan de vol VFR soit un avis de vol.

6. Lorsqu'une personne termine un vol VFR à l'égard duquel un plan de vol VFR a été produit, elle doit, dans l'heure qui suit l'atterrissage, produire une déclaration d'arrivée.

7. De même lorsqu'une personne termine un vol à l'égard duquel un avis de vol a été produit, elle doit produire une déclaration d'arrivée dans les 24 heures qui suivent soit:

a) la durée prévue du vol; ou

b) l'heure d'arrivée prévue dans l'avis de vol.

8. En outre, la personne qui termine un vol ou une série de vols dont une personne de confiance a été avisée par un itinéraire de vol, doit lui remettre une déclaration d'arrivée dans les 24 heures qui suivent:

a) l'expiration de la durée du ou des vols inscrits dans l'itinéraire de vol; ou

b) l'heure d'arrivée prévue dans l'itinéraire de vol.

9. Enfin, la personne qui entend modifier, même légèrement, le trajet du vol ou encore, changer l'aérodrome de destination, lorsqu'ils sont indiqués dans le plan de vol VFR ou dans l'avis de vol qui ont été produits, doit aviser dès que possible soit l'ATC soit une station radioaéronautique du changement envisagé.

Exigences relatives aux vols IFR

10. (1) Lorsqu'une personne envisage d'effectuer un vol IFR ou un vol dans des conditions météorologiques IFR dans les limites de l'espace aérien contrôlé, elle doit effectuer ce vol conformément aux règles de vol aux instruments dont fait état le *Règlement de l'Air*.

(2) Sont interdits, si entièrement à l'extérieur de l'espace aérien contrôlé, le vol IFR et le vol effectué dans des conditions météorologiques IFR, lorsqu'un plan de vol IFR n'est pas produit avant le décollage ou, dans les cas où les installations

tion with ATC or an aeradio station, has given to a responsible person notice of his proposed flight by means of a flight itinerary.

11. When a person who is conducting an IFR flight intends to make any change in his IFR flight plan in respect of

(*a*) cruising altitude or flight level,

(*b*) track,

(*c*) destination aerodrome,

(*d*) true airspeed at the cruising altitude or flight level, where the change intended is in excess of five per cent of true airspeed specified in the IFR flight plan, or

(*e*) Mach number, where the change intended is in excess of .01 and the Mach number has been included in the ATC clearance,

he shall

(*f*) notify ATC as soon as practicable of the intended change;

(*g*) where the flight is being conducted in controlled airspace, receive ATC clearance before making the intended change; and

(*h*) where the flight is being conducted outside controlled airspace, explain his intended change by broadcast on the appropriate radio frequency specified in aeronautical charts and information publications issued from time to time by the Minister.

12. A person who terminates an IFR flight shall file an arrival report as soon as possible after landing.

Trans-Border Flight Requirements

13. Notwithstanding anything in this Order, no person shall operate an aircraft between Canada and a foreign state unless he has filed a VFR flight plan or an IFR flight plan.

de communications se révèlent trop insuffisantes pour permettre d'entrer en contact soit avec l'ATC soit avec une station radioaéronautique, lorsqu'un itinéraire de vol n'est pas donné à une personne de confiance afin de l'aviser du vol envisagé.

11. La personne qui effectue un vol IFR et qui désire modifier dans son plan de vol les renseignements suivants:

a) l'altitude de croisière ou niveau de vol,

b) la route,

c) l'aérodrome de destination,

d) la vitesse vraie à l'altitude de croisière ou niveau de vol, si le changement envisagé dépasse de cinq pour cent la vitesse vraie indiquée dans le plan de vol IFR, et

e) le nombre de Mach, si le changement envisagé dépasse Mach .01, si le nombre de Mach a été inclus dans l'autorisation de l'ATC,

doit:

f) aviser l'ATC dès que possible du changement envisagé;

g) lorsque le vol est effectué dans l'espace aérien contrôlé, obtenir l'autorisation de l'ATC avant d'effectuer le changement envisagé; et

h) lorsque le vol est effectué hors de l'espace aérien contrôlé, expliquer le changement qu'elle a l'intention d'effectuer en émettant sur la fréquence radio appropriée indiquée sur les cartes aéronautiques et dans les brochures publiées périodiquement par le Ministre.

12. Une personne qui termine un vol IFR doit produire une déclaration d'arrivée dès que possible après l'atterrissage.

Exigences relatives aux vols transfrontaliers

13. Nonobstant toutes dispositions de la présente ordonnance, nul ne doit piloter un aéronef entre le Canada et un autre État sans avoir produit au préalable un plan de vol VFR ou un plan de vol IFR.

SCHEDULE

(*s. 2*)

1. Every flight itinerary shall contain the following information:

(*a*) the type of aircraft to be used for the flight and its registration;

(*b*) the estimated duration of the flight or series of flights and the estimated arrival time at the destination;

(*c*) the specific area or geographical boundaries of the area of flight operations or the route of the flight or series of flights; and

(*d*) the location of overnight stops, if any are to be made.

2. Every flight plan shall contain the following information:

(*a*) the type of aircraft to be used for the flight and its registration, flight number or radio call signs;

(*b*) the type of transponder equipment installed in the aircraft;

(*c*) the proposed true airspeed in knots at cruising altitude or flight level;

ANNEXE

(*art. 2*)

1. L'itinéraire de vol doit contenir les renseignements suivants:

a) le type d'aéronef à utiliser pour le vol et son immatriculation;

b) la durée prévue du ou des vols et l'heure prévue d'arrivée à destination;

c) la région particulière ou les limites géographiques de la région dans laquelle doit se dérouler le vol ou le trajet du ou des vols; et

d) le lieu des escales nocturnes, le cas échéant.

2. Le plan de vol doit contenir les renseignements suivants:

a) le type d'aéronef à utiliser pour le vol et son immatriculation, son numéro de vol ou les indicatifs d'appel radio;

b) le type de transpondeur installé à bord de l'aéronef;

c) la vitesse vraie proposée, en nœuds, à l'altitude de croisière ou niveau de vol de croisière;

(*d*) the point of departure or, if the aircraft is in flight, the position of the aircraft;

(*e*) the route to be followed, including landings at intermediate aerodromes;

(*f*) the destination aerodrome;

(*g*) the proposed time of departure if the aircraft is not in flight;

(*h*) the estimated time en route to or estimated arrival time at destination;

(*i*) the amount of fuel on board at the point of first departure expressed in hours and minutes;

(*j*) the type of emergency locator transmitter on board;

(*k*) the type of communication equipment to be used en route;

(*l*) the type of navigation equipment installed in the aircraft;

(*m*) the total number of persons on board at the point of first departure;

(*n*) the name of the pilot-in-command and his pilot licence number;

(*o*) the nature of any hazardous or dangerous cargo on board; and

(*p*) such additional information as may be requested by ATC or considered relevant by the pilot-in-command.

3. Every flight notification shall contain the information required by item 2 and the following information:

(*a*) the locations of overnight stops, if any are to be made;

(*b*) whether the aircraft is equipped with wheels, skis, floats, or combination thereof; and

(*c*) the colours of the aircraft.

4. Every VFR flight plan shall contain the information required by item 2 and the following information:

(*a*) the planned cruising altitudes or flight levels or, where there are no specific planned cruising altitudes or flight levels, the abbreviation "VFR"; and

(*b*) the colours of the aircraft.

5. Every IFR flight plan shall contain the information required by item 2 and the following information:

(*a*) the planned cruising altitudes or flight levels; and

(*b*) an alternate airport, where required under the *Air Regulations*.

6. Every arrival report shall contain the following information:

(*a*) the aircraft registration, flight number or radio call sign;

(*b*) the aerodrome of departure;

(*c*) the time of arrival; and

(*d*) the aerodrome of arrival.

d) le point de départ ou, si l'aéronef est en vol, la position de l'aéronef;

e) le trajet à suivre, avec indication des atterrissages sur les aérodromes d'escales;

f) l'aérodrome de destination;

g) l'heure proposée pour le départ si l'aéronef n'est pas en vol;

h) la durée prévue du vol jusqu'à destination ou l'heure prévue d'arrivée à destination;

i) la quantité de carburant embarqué au point de départ, exprimée en heures et en minutes;

j) le type d'émetteur de radiobalise de secours se trouvant à bord;

k) le type de l'équipement de communication à utiliser en route;

l) le type de l'équipement de navigation installé à bord de l'aéronef;

m) le nombre total de personnes à bord au moment du départ;

n) le nom du pilote commandant de bord et le numéro de sa licence de pilote;

o) la nature de toute marchandise dangereuse se trouvant à bord; et

p) tout autre renseignement que l'ATC peut demander ou que le pilote commandant de bord peut juger utiles de préciser.

3. L'avis de vol doit contenir, outre les renseignements exigés à l'article 2, ce qui suit:

a) les lieux des escales nocturnes, le cas échéant;

b) une déclaration indiquant si l'aéronef est muni de roues, de skis, de flotteurs ou d'une combinaison de ceux-ci; et

c) les couleurs de l'aéronef.

4. Le plan de vol VFR doit contenir, outre les renseignements exigés à l'article 2, ce qui suit:

a) les altitudes de croisière ou niveaux de vol de croisière envisagé ou, si aucune altitude de croisière ni aucun niveau de vol particulier n'est envisagé, l'abréviation «VFR»; et

b) les couleurs de l'aéronef.

5. Le plan de vol IFR doit contenir, outre les renseignements exigés à l'article 2, ce qui suit:

a) les altitudes de croisière ou niveaux de vol de croisière envisagés; et

b) le nom d'un aéroport de secours, lorsque le *Règlement de l'Air* l'exige.

6. La déclaration d'arrivée doit contenir les renseignements suivants:

a) l'immatriculation de l'aéronef, le numéro de vol ou l'indicatif d'appel radio;

b) le nom de l'aérodrome de départ;

c) l'heure d'arrivée; et

d) le nom de l'aérodrome d'arrivée.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 46

AERONAUTICS ACT

Flight Restrictions, National, Provincial and Municipal Parks Order

ORDER RESPECTING FLIGHT RESTRICTIONS, NATIONAL, PROVINCIAL AND MUNICIPAL PARKS

AIR NAVIGATION ORDER SERIES V, NO. 10

Short Title

1. This Order may be cited as the *Flight Restrictions, National, Provincial and Municipal Parks Order*.

Parks

2. In this Order,

(*a*) Banff, Jasper and Prince Albert National Parks are as described in the schedule to the *National Parks Act*;

(*b*) Algonquin and Quetico Provincial Parks are as described in the Regulations made under the *Provincial Parks Act*, being chapter 371 of the Revised Statutes of Ontario, 1970;

(*c*) "lakes within Gatineau Park" means all lakes within the area described as follows: commencing at Latitude 45°25′ North, Longitude 75°44′30″ West; THENCE, to Latitude 45°34′30″ North, Longitude 76°07′ West; THENCE, to Latitude 45°35′ North, Longitude 76°15′ West; THENCE, to Latitude 45°40′30″ North, Longitude 76°16′ West; THENCE, to Latitude 45°41′ North, Longitude 76°08′ West; THENCE, to Latitude 45°38′30″ North, Longitude 76°08′ West; THENCE, to Latitude 45°38′30″ North, Longitude 75°56′ West; THENCE, to the point of beginning;

(*d*) The Siffleur Wilderness, the White Goat Wilderness and the Willmore Wilderness Park are as described in *The Public Lands Act* and *The Willmore Wilderness Park Act* of the Province of Alberta;

(*e*) Bowron Lake Provincial Park is as described by Order in Council 1498 of 1961 under provisions of the *Department of Recreation and Conservation Act 1960* of the Province of British Columbia;

(*f*) Wickaninnish Beach Park is as described by Orders in Council 490 of 1961, 1511 of 1964 and 1834 of 1968 under provisions of the *Department of Recreation and Conservation Act 1960* of the Province of British Columbia; and

(*g*) Wells Gray Provincial Park is as described in Schedule A of the *Park Act*, being chapter 67 of the Statutes of British Columbia, 1973.

CHAPITRE 46

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les restrictions applicables aux aéronefs dans les parcs nationaux, provinciaux et municipaux

ORDONNANCE CONCERNANT LES RESTRICTIONS APPLICABLES AUX AÉRONEFS DANS LES PARCS NATIONAUX, PROVINCIAUX ET MUNICIPAUX

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, N° 10

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les restrictions applicables aux aéronefs dans les parcs nationaux, provinciaux et municipaux.*

Parcs

2. Dans la présente ordonnance,

a) les parcs nationaux de Banff, de Jasper et de Prince-Albert sont tels que décrits dans l'annexe de la *Loi sur les parcs nationaux*;

b) les parcs provinciaux Algonquin et Quetico sont tels que décrits dans les règlements établis en vertu du *Provincial Parks Act*, chapitre 371 des *Revised Statutes of Ontario, 1970*;

c) «lacs du parc de la Gatineau» désigne tout lac situé dans la région délimitée par une ligne reliant successivement les points suivants: COMMENÇANT à 45°25′ de latitude nord, 75°44′30″ de longitude ouest; DE LÀ, 45°34′30″ de latitude nord, 76°07′ de longitude ouest; DE LÀ, 45°35′ de latitude nord, 76°15′ de longitude ouest; DE LÀ, 45°40′30″ de latitude nord, 76°16′ de longitude ouest; DE LÀ, 45°41′ de latitude nord, 76°08′ de longitude ouest; DE LÀ, 45°38′30″ de latitude nord, 76°08′ de longitude ouest; DE LÀ, 45°38′30″ de latitude nord, 75°56′ de longitude ouest; pour revenir ensuite au point de départ;

d) le Siffleur Wilderness, le White Goat Wilderness et le parc Willmore Wilderness sont tels que décrits dans *The Public Lands Act* et *The Willmore Wilderness Park Act* de la province d'Alberta;

e) le parc provincial du lac Bowron est tel que décrit dans le décret 1498 de 1961, pris en vertu du *Department of Recreation and Conservation Act 1960* de la province de la Colombie-Britannique;

f) le parc de Wickaninnish Beach est tel que décrit dans les décrets 490 de 1961, 1511 de 1964 et 1834 de 1968, pris en vertu du *Department of Recreation and Conservation Act 1960* de la province de la Colombie-Britannique; et

Application

3. Except in the case of Quidi Vidi Municipal Park, this Order does not apply to state aircraft.

Gatineau Park

4. No person shall land an aircraft on or take off with an aircraft from any of the lakes within Gatineau Park unless such landing or taking off has been authorized by the Secretary of the National Capital Commission, Ottawa, or in the event of emergency, by the Park Superintendent, Meach Lake, Province of Quebec.

Banff, Jasper and Prince Albert National Parks

5. No person shall land an aircraft on entry into or take off with an aircraft on departure from Banff, Jasper or Prince Albert National Parks

(*a*) except at

(i) Banff Airport located at Latitude 51°12′27″ North, Longitude 115°32′27″ West,

(ii) Jasper (Henry House), located at Latitude 52°59′55″ North, Longitude 118°03′39″ West, or

(iii) Prince Albert (Waskesiu-Seaplanes only), located at Latitude 53°55′25″ North, Longitude 106°05′00″ West; and

(*b*) without reporting to the Park Superintendent or his representative for instructions.

Algonquin Provincial Park

6. (1) No person shall land an aircraft on entry into or take off with an aircraft on departure from Algonquin Provincial Park in Ontario except at

(*a*) Cedar Lake—Brent Provincial Department of Lands and Forests Deputy Headquarters located on the northwest shore of Cedar Lake approximately 1/2 mile from Brent; Latitude 46°01′45″ North, Longitude 78°28′20″ West;

(*b*) Grand Lake—Achray Provincial Department of Lands and Forests Deputy Headquarters located on the east side near the south end of Grand Lake at Achray; Latitude 46°52′00″ North, Longitude 78°45′30″ West;

(*c*) Kioshkokwi Lake—Ranger Cabin located on the north shore of Kioshkokwi Lake near Kiosk; Latitude 46°05′17″ North, Longitude 78°52′36″ West;

(*d*) Opeongo Lake—Provincial Department of Lands and Forests Experimental Station located on Sproule Bay at the south end of Lake Opeongo; Latitude 45°38′00″ North, Longitude 78°22′00″ West;

(*e*) Smoke Lake—Provincial Department of Lands and Forests Air Base located at the northern tip of Smoke Lake; Latitude 45°32′30″ North, Longitude 78°41′45″ West; or

(*f*) Lake of Two Rivers—Provincial Department of Lands and Forests aerodrome; Latitude 45°34′ North, Longitude 78°30′ West.

(*g*) le parc provincial Wells Gray est tel que décrit à l'annexe A de la loi dite *Park Act*, chapitre 67 des *Statutes of British Columbia, 1973*.

Application

3. Sauf dans le cas du parc municipal de Quidi Vidi, la présente ordonnance ne s'applique pas aux aéronefs d'État.

Parc de la Gatineau

4. Nul, à bord d'un aéronef, ne peut amerrir sur un lac situé dans le parc de la Gatineau ni en décoller, sauf permission accordée par le secrétaire de la Commission de la capitale nationale à Ottawa ou, en cas d'urgence, par le Surintendant du parc, au lac Meach, province de Québec.

Parcs nationaux de Banff, Jasper et Prince-Albert

5. Nul, à bord d'un aéronef, ne peut effectuer un atterrissage ou amerrissage d'entrée dans l'un des parcs nationaux de Banff, de Jasper ou de Prince-Albert, ni un décollage de départ de l'un de ces parcs,

a) sauf à l'un des endroits suivants:

(i) à l'aéroport de Banff, situé par 51°12′27″ de latitude nord, 115°32′27′ de longitude ouest,

(ii) à Jasper (Henry House), situé par 52°59′55″ de latitude nord, 118°03′39″ de longitude ouest, ou

(iii) à Prince-Albert (Waskesiu-hydravions seulement), situé par 53°55′25″ de latitude nord, 106°05′00″ de longitude ouest; ni

b) sans se présenter au surintendant du parc ou à son représentant afin de recevoir les instructions nécessaires.

Parc provincial Algonquin

6. (1) Nul, à bord d'un aéronef, ne peut effectuer un atterrissage ou amerrissage d'entrée dans le parc provincial Algonquin, en Ontario, ni un décollage de départ de ce parc, sauf à l'un des endroits suivants:

a) Lac Cedar—Bureau local de Brent du ministère provincial des Terres et Forêts, situé sur la rive nord-ouest du lac Cedar, à ½ mille environ de Brent; 46°01′45″ de latitude nord, 78°28′20″ de longitude ouest;

b) Lac Grand—Bureau local d'Achray du ministère provincial des Terres et Forêts, situé du côté est et près de l'extrémité sud du lac Grand, à Achray; 46°52′00″ de latitude nord, 78°45′30″ de longitude ouest;

c) Lac Kioshkokwi—Loge du garde forestier, située sur la rive nord du lac Kioshkokwi, près de Kiosk; 46°05′17″ de latitude nord, 78°52′36″ de longitude ouest;

d) Lac Opeongo—Station expérimentale du ministère provincial des Terres et Forêts, située sur la baie Sproule, à l'extrémité sud du lac Opeongo; 45°38′00″ de latitude nord, 78°22′00″ de longitude ouest;

e) Lac Smoke—Base aérienne du ministère provincial des Terres et Forêts, située à l'extrémité nord du lac Smoke; 45°32′30″ de latitude nord, 78°41′45″ de longitude ouest; et

(2) No person shall land an aircraft on entry into or take off with an aircraft on departure from Algonquin Provincial Park without reporting to the Park Superintendent or his representative for instructions.

Quetico Provincial Park

7. (1) No person shall land an aircraft on entry into or take off with an aircraft on departure from Quetico Provincial Park in Ontario except at

(*a*) Basswood Lake—Ranger Cabin No. 16 located near the southeast portion of Basswood Lake on the southern tip of Ottawa Island; Latitude 48°02′45″ North, Longitude 91°33′50″ West;

(*b*) Beaverhouse Lake—Ranger Cabin located on a small bay on the southeast shore of Beaverhouse Lake; Latitude 48°32′25″ North, Longitude 92°03′15″ West;

(*c*) French Lake—Provincial Department of Lands and Forests building located on the eastern shore of French Lake; Latitude 48°40′10″ North, Longitude 91°07′50″ West;

(*d*) Lac la Croix—Ranger Cabin located at the Narrows at the southwest end of Lac la Croix; Latitude 48°17′50″ North, Longitude 91°59′45″ West; or

(*e*) Saganaga Lake—Ranger Cabin located on the south shore of Cache Bay; Latitude 48°12′30″ North, Longitude 91°00′15″ West.

(2) No person shall land an aircraft on entry into or take off with an aircraft on departure from Quetico Provincial Park without reporting to the Park Superintendent or his representative for instructions.

Bowron Lake Provincial Park

8. No person shall land an aircraft on entry into, or take off with an aircraft on departure from Bowron Lake Provincial Park in British Columbia, except on the water surface of Bowron Lake at any point within 1 mile of the lake outlet measured southwesterly, Latitude 53°14′54″ north, Longitude 121°24′44″ west and without reporting to the Park Supervisor or his representative for instructions.

Quidi Vidi Lake

9. No person shall land an aircraft or take off with an aircraft on Quidi Vidi Lake, St. John's, Newfoundland, except in an emergency or on a flight made in connection with the transportation of the sick or injured.

f) Lac Two Rivers—Aérodrome du ministère provincial des Terres et Forêts; 45°34′ de latitude nord, 78°30′ de longitude ouest.

(2) Nul, à bord d'un aéronef, ne peut effectuer un atterrissage ou amerrissage d'entrée dans le parc provincial Algonquin, ni un décollage de départ de ce parc, sans se présenter au surintendant du parc ou à son représentant afin de recevoir les instructions nécessaires.

Parc provincial Quetico

7. (1) Nul, à bord d'un aéronef, ne peut effectuer un atterrissage ou amerrissage d'entrée dans le parc provincial de Quetico, en Ontario, ni un décollage de départ de ce parc, sauf à l'un des endroits suivants:

a) Lac Basswood—Loge de garde forestier nº 16, située près de la partie sud-est du lac Basswood, à l'extrémité sud de l'île Ottawa; 48°02′45″ de latitude nord, 91°33′50″ de longitude ouest; ou

b) Lac Beaverhouse—Loge de garde forestier, située sur une petite baie de la rive sud-est du lac Beaverhouse; 48°32′25″ de latitude nord, 92°03′15″ de longitude ouest;

c) Lac French—Immeuble du ministère provincial des Terres et Forêts, situé sur la rive est du lac French; 48°40′10″ de latitude nord, 91°07′50″ de longitude ouest;

d) Lac la Croix—Loge de garde forestier, située à l'étranglement de l'extrémité sud-ouest du lac la Croix; 48°17′50″ de latitude nord, 91°59′45″ de longitude ouest;

e) Lac Saganaga—Loge de garde forestier, située sur la rive sud de la baie Cache; 48°12′30″ de latitude nord, 91°00′15″ de longitude ouest.

(2) Nul, à bord d'un aéronef, ne peut effectuer un atterrissage ou amerrisage d'entrée dans le parc provincial Quetico, ni un décollage de départ de ce parc, sans se présenter au surintendant du parc ou à son représentant afin de recevoir les instructions nécessaires.

Parc provincial du lac Bowron

8. Nul ne peut, à l'arrivée au parc provincial du lac Bowron (Colombie-Britannique), y poser un aéronef ou, en partant, y décoller un aéronef si ce n'est à la surface de l'eau du lac Bowron, en tout point situé à 1 mille au plus de la sortie du lac, en mesurant cette distance dans le sens sud-ouest (53°14′54″ de latitude nord, 121°24′44″ de longitude ouest) et sans communiquer avec le surveillant du parc ou son représentant pour recevoir les instructions nécessaires.

Lac Quidi Vidi

9. Nul, à bord d'un aéronef, ne peut amerrir sur le lac Quidi Vidi, à Saint-Jean (Terre-Neuve), ni décoller de ce lac, sauf en cas d'urgence ou lors d'un vol relatif au transport d'un malade ou d'un blessé.

Siffleur Wilderness, White Goat Wilderness and Willmore Wilderness Parks

10. No person shall land an aircraft or take off with an aircraft within the Siffleur Wilderness, the White Goat Wilderness or the Willmore Wilderness Park unless such landing or taking off has been authorized by the Director of Forestry, Natural Resources Building, Edmonton, Alberta.

Wickaninnish Beach Park

11. No person shall land an aircraft or take off with an aircraft within Wickaninnish Beach Park.

Wells Gray Provincial Park

12. (1) No person shall land an aircraft on entry into or take off with an aircraft on departure from Wells Gray Provincial Park, except on the water surface of

(*a*) Mahood Lake;

(*b*) Clearwater Lake; or

(*c*) Hobson Lake.

(2) Except as provided in subsection (1), no person shall operate an aircraft within Wells Gray Provincial Park unless prior permission and instructions are received from the District Park Officer, Government Building, Kamloops, British Columbia or Regional Supervisor, Wells Gray Provincial Park, British Columbia.

Parcs de Siffleur Wilderness, White Goat Wilderness et Willmore Wilderness

10. Nul, à bord d'un aéronef, ne peut atterrir ou amerrir dans le Siffleur Wilderness, le White Goat Wilderness ou le parc Willmore Wilderness, ni en décoller, à moins d'avoir obtenu à cet effet la permission du directeur des Forêts, immeuble des Ressources naturelles, Edmonton (Alberta).

Parc de Wickaninnish Beach

11. Nul, à bord d'un aéronef, ne peut atterrir ou amerrir dans le parc de Wickaninnish Beach, ni en décoller.

Parc provincial Wells Gray

12. (1) Nul, à bord d'un aéronef, ne peut effectuer un atterrissage ou amerrissage d'entrée dans le parc provincial Wells Gray, ni un décollage au départ de ce parc, sauf sur l'un des plans d'eau suivants:

a) lac Mahood;

b) lac Clearwater; ou

c) lac Hobson.

(2) Sauf dans les cas prévus au paragraphe (1), nul ne peut piloter un aéronef dans le parc provincial Wells Gray avant d'avoir reçu l'autorisation et les instructions nécessaires de l'administrateur de district du parc, Édifice du Gouvernement, Kamloops (Colombie-Britannique), ou du directeur régional, Parc provincial Wells Gray (Colombie-Britannique).

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 47

AERONAUTICS ACT

Flying Control Locks Order

ORDER RESPECTING FLYING CONTROL LOCKS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 5

Short Title

1. This Order may be cited as the *Flying Control Locks Order*.

General

2. No person shall apply an external flying control lock to the control surfaces of an aircraft while it is on the ground or on water unless the lock

(*a*) is so designed and constructed as to give unmistakable indication to the pilot-in-command in the cockpit of the aircraft that it is engaged; and

(*b*) is so coloured or marked as to be clearly visible from the ground or water.

3. No person shall use a control lock that is applied to the flying controls in the cockpit of an aircraft on the ground unless it is so designed and constructed as to give unmistakable indication to the pilot-in-command that it is engaged.

4. No aircraft shall be equipped with a flying control lock that is capable of becoming engaged while the aircraft is in flight.

5. The pilot-in-command of an aircraft is responsible for the removal of all flying control locks before the flight of the aircraft.

CHAPITRE 47

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les dispositifs de blocage des commandes de vol

ORDONNANCE CONCERNANT LES DISPOSITIFS DE BLOCAGE DES COMMANDES DE VOL

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 5

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les dispositifs de blocage des commandes de vol.*

Dispositions générales

2. Nul ne doit mettre en prise un dispositif extérieur de blocage des commandes de vol sur les gouvernes d'un aéronef au sol ou sur l'eau, sauf dans les conditions suivantes:

a) le dispositif doit être conçu et construit de façon à donner au pilote commandant de bord, dans le poste de pilotage de l'aéronef, une indication évidente du blocage; et

b) il doit, par sa couleur ou par des marques, être clairement visible de la surface du sol ou de l'eau.

3. Nul ne peut utiliser un dispositif de blocage qui se met en prise sur les commandes de vol à l'intérieur du poste de pilotage d'un aéronef au sol, à moins que ce dispositif ne soit conçu et construit de façon à donner une indication évidente du blocage au pilote commandant de bord.

4. Aucun aéronef ne doit être muni d'un dispositif de blocage qui pourrait bloquer une commande en cours de vol.

5. Le pilote commandant de bord de l'aéronef a la responsabilité de l'enlèvement, avant le vol, de tous les dispositifs de blocage des commandes de vol.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 48

AERONAUTICS ACT

IFR Flight Instruments and Equipment Order

ORDER RESPECTING IFR FLIGHT INSTRUMENTS AND EQUIPMENT

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 22

Short Title

1. This Order may be cited as the *IFR Flight Instruments and Equipment Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"approved" means approved by the Minister;

"northern domestic airspace" means an airspace designated and defined as such in the *Designated Airspace Handbook*;

"rotorcraft" means a power-driven heavier-than-air aircraft supported in flight by the reactions of the air on one or more rotors.

General

3. (1) No person shall operate an aircraft in IFR flight unless it is equipped with the following approved, serviceable instruments:

(*a*) an airspeed indicator with a means of preventing malfunction due to icing;

(*b*) a sensitive pressure altimeter with an alternate source of static pressure;

(*c*) a direct reading magnetic compass;

(*d*) a gyroscopic direction indicator or a gyromagnetic compass;

(*e*) a turn and bank indicator;

(*f*) a gyroscopic bank and pitch indicator;

(*g*) a rate of climb and descent indicator;

(*h*) an outside air temperature gauge; and

(*i*) unless another timepiece is readily available to all flight crew members, a reliable timepiece with a sweep second hand.

(2) Except as authorized by the Minister, no person shall operate a rotorcraft in IFR flight unless, in addition to the instruments required by subsection (1), it is equipped with an approved, serviceable and functioning system to augment aircraft stability.

CHAPITRE 48

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les instruments et l'équipement de vol IFR

ORDONNANCE CONCERNANT LES INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENT DE BORD REQUIS POUR LE VOL IFR

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, Nº 22

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les instruments et l'équipement de vol IFR*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«approuvé» signifie approuvé par le Ministre;

«espace aérien intérieur du Nord» s'entend d'un espace aérien tel que désigné et défini dans le *Designated Airspace Handbook*;

«giravion» désigne un aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.

Dispositions générales

3. (1) Nul ne peut piloter en vol IFR un aéronef qui n'est pas muni au moins des instruments approuvés et en bon état de service suivants:

a) un anémomètre muni d'un dispositif destiné à prévenir les effets du givrage;

b) un altimètre barométrique sensible relié à une seconde source de pression statique;

c) un compas magnétique à lecture directe;

d) un indicateur gyroscopique de direction ou un compas gyromagnétique;

e) un indicateur de virage et d'inclinaison latérale;

f) un indicateur gyroscopique d'inclinaison latérale et longitudinale;

g) un variomètre;

h) un thermomètre d'air extérieur; et

i) une bonne montre à trotteuse, à moins qu'une autre montre ne soit facilement accessible à tous les membres de l'équipage de conduite.

(2) Sauf autorisation du Ministre, nul ne peut piloter en vol IFR un giravion à moins que, en plus des instruments prescrits au paragraphe (1), le giravion ne soit muni d'un système approuvé, en bon état de service et en marche, capable d'en accroître la stabilité.

4. No person shall operate an aircraft in IFR flight within northern domestic airspace unless it is equipped with an approved serviceable gyroscopic direction indicator and a means of establishing direction that is not dependent on a magnetic source.

5. No person shall operate an aircraft in IFR flight within controlled airspace unless it is equipped with

(*a*) approved, serviceable radio equipment adequate to permit two-way communication with the appropriate air traffic control unit; and

(*b*) approved, serviceable radio equipment adequate to navigate safely within the area in which the flight is to be made, which equipment shall include the equipment specified in one of the following categories:

(i) two automatic direction finding radio compasses,

(ii) one automatic direction finding radio compass and one VOR/ILS receiver,

(iii) one low/medium frequency range receiver and one automatic direction finding radio compass,

(iv) one low frequency range receiver and one VOR/ILS receiver,

(v) two low/medium frequency range receivers, or

(vi) two VOR/ILS receivers.

6. No person shall operate an aircraft in IFR flight elsewhere than within controlled airspace unless it is equipped with approved, serviceable radio equipment adequate to navigate safely within the area in which the flight is to be made, which equipment shall include an automatic direction finding radio compass.

7. No person shall operate an aircraft in IFR flight in areas where icing conditions are reported to exist or are expected to be encountered unless the engines, propellers and airframe are suitably protected against icing and the aircraft has been certified for operation in icing conditions.

4. Dans l'espace aérien intérieur du Nord, nul ne peut piloter en vol IFR un aéronef qui n'est pas muni d'un indicateur gyroscopique de direction approuvé et en bon état de service et d'un instrument, indépendant de toute source magnétique, permettant de déterminer la direction.

5. Nul ne peut, dans un espace aérien contrôlé, piloter en vol IFR un aéronef qui n'est pas muni

a) d'un équipement radio approuvé et en bon état de service permettant des communications bilatérales avec l'organe intéressé de contrôle de la circulation aérienne; et

b) d'un équipement radio approuvé et en bon état de service permettant une navigation sûre dans la région où doit s'effectuer le vol et comprenant les appareils mentionnés dans au moins une des catégories suivantes:

(i) deux radiocompas automatiques,

(ii) un radiocompas automatique et un récepteur VOR/ILS,

(iii) un récepteur de radioalignement de basse/moyenne fréquence et un radiocompas automatique,

(iv) un récepteur de radioalignement de basse fréquence et un récepteur VOR/ILS,

(v) deux récepteurs de radioalignement de basse/moyenne fréquence, ou

(vi) deux récepteurs VOR/ILS.

6. Nul ne peut piloter un aéronef en vol IFR en dehors d'un espace aérien contrôlé à moins que cet aéronef ne soit muni d'un équipement radio approuvé et en bon état de service permettant une navigation sûre dans la région où doit s'effectuer le vol. Cet équipement doit comprendre un radiocompas automatique.

7. Nul ne peut piloter un aéronef en vol IFR dans des régions où des conditions de givrage sont signalées ou peuvent être rencontrées à moins que les moteurs, les hélices et la cellule ne soient convenablement protégés contre le givrage et que l'aéronef n'ait été certifié apte à voler dans des conditions de givrage.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 49

AERONAUTICS ACT

IFR Flight Position Reports Order

ORDER RESPECTING IFR FLIGHT POSITION REPORTS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 11

Short Title

1. This Order may be cited as the *IFR Flight Position Reports Order*.

Position Reports

2. Where, pursuant to section 550 of the *Air Regulations*, a position report is required over a designated reporting point, the position report shall be transmitted to the appropriate air traffic control unit and shall include information in the sequence set out as follows:

(*a*) the flight or aircraft identification and radio call sign if different from the flight or aircraft identification;

(*b*) the position of the aircraft;

(*c*) the time over the reporting point in Greenwich Mean time;

(*d*) the altitude above sea level or flight level;

(*e*) the type of flight plan that has been filed;

(*f*) the name of the next designated reporting point and estimated time over that point in Greenwich Mean time;

(*g*) the name only of the next succeeding reporting point along the route of flight; and

(*h*) such additional information as may be requested by the appropriate air traffic control unit or deemed relevant by the pilot-in-command.

CHAPITRE 49

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les comptes rendus de position des vols IFR

ORDONNANCE CONCERNANT LES COMPTES RENDUS DE POSITION DES VOLS IFR

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, N° 11

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les comptes rendus de position des vols IFR*.

Comptes rendus de position

2. Lorsque, en vertu de l'article 550 du *Règlement de l'Air*, un compte rendu de position est exigé au-dessus d'un point de compte rendu désigné, ce compte rendu de position doit être transmis à l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne et doit donner, dans l'ordre ci-dessous, les renseignements suivants:

a) l'identification du vol ou de l'aéronef, ainsi que l'indicatif d'appel radio si cet indicatif diffère de l'identification du vol ou de l'aéronef;

b) la position de l'aéronef;

c) l'heure de survol du point de compte rendu, en temps moyen de Greenwich;

d) l'altitude au-dessus du niveau de la mer ou le niveau du vol;

e) le genre de plan de vol déposé;

f) le nom du prochain point de compte rendu désigné et l'heure prévue d'arrivée au-dessus de ce point en temps moyen de Greenwich;

g) le nom seulement du point de compte rendu qui suivra le prochain point de compte rendu sur la route de vol; et

h) tous autres renseignements que l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne peut demander ou que le pilote commandant de bord peut juger utiles.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 50

AERONAUTICS ACT

Life-saving Equipment Order

ORDER RESPECTING LIFE-SAVING EQUIPMENT

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 8

Short Title

1. This Order may be cited as the *Life-saving Equipment Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"approved", in relation to a life-jacket or any equivalent individual flotation device, means that the type of life-jacket or equivalent flotation device, as the case may be, has been approved by the Director General, Civil Aeronautics, or by a person designated by him for such purpose;

"landplane" means an aircraft other than a seaplane;

"seaplane" means an aircraft capable of landing on or taking off from water;

"shore" includes any shorebound ice that affords a safe landing area.

Equipment

3. No person shall fly a seaplane on any flight during which it is intended to take off from or land on water unless the seaplane is equipped with

(*a*) one readily accessible approved life-jacket or approved equivalent individual flotation device suitable for each person on board, including infants-in-arms; and

(*b*) a number of approved life-jackets or approved equivalent individual flotation devices in addition to those referred to in paragraph (*a*), equal to not less than one-fifth the number of persons on board, and stowed in readily accessible positions near the exits.

4. Except during a take-off, initial climb or approach to land, no person shall fly

(*a*) a single-engine landplane over water beyond gliding distance from shore,

(*b*) a multi-engine landplane that is unable to maintain flight on the failure of any one engine beyond gliding distance from shore, or

(*c*) a multi-engine landplane, other than the one referred to in paragraph (*b*), over water at a distance from shore

CHAPITRE 50

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur l'équipement de sauvetage

ORDONNANCE CONCERNANT L'ÉQUIPEMENT DE SAUVETAGE

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 8

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur l'équipement de sauvetage*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«approuvé», appliquée à une brassière de sauvetage ou à tout dispositif individuel de flottaison équivalent, signifie que le type de brassière de sauvetage ou de dispositif de flottaison équivalent, suivant le cas, a été approuvé par le Directeur général de l'aéronautique civile ou par une personne qu'il aura désignée à cette fin;

«avion terrestre» désigne un aéronef autre qu'un hydravion;

«hydravion» désigne un aéronef pouvant décoller de l'eau ou y amerrir;

«rivage» comprend toute glace attenante au rivage et offrant une aire d'atterrissage sûre.

Équipement

3. Nul ne peut utiliser un hydravion pour un vol au cours duquel il a l'intention de décoller de l'eau ou d'y amerrir, à moins que l'hydravion ne soit muni

a) de brassières de sauvetage approuvées ou de dispositifs individuels de flottaison équivalents approuvés, placés en des lieux d'accès facile et convenant à toutes les personnes à bord, y compris les enfants portés dans les bras; et

b) de brassières de sauvetage approuvées ou de dispositifs individuels de flottaison équivalents approuvés, en plus de ceux qui sont mentionnés à l'alinéa *a*), dont le nombre sera égal au cinquième au moins du nombre de personnes à bord et qui seront gardés en des lieux d'accès facile près des issues.

4. Sauf lors d'un décollage, d'une montée initiale ou d'une approche avant l'atterrissage, ne peut utiliser

a) un avion terrestre monomoteur, au-dessus de l'eau, à une distance du rivage qui ne pourrait être franchie en vol plané,

b) un avion terrestre multimoteur ne pouvant maintenir son vol en cas de défaillance de l'un des moteurs, à une distance du rivage qui ne pourrait être franchie en vol plané, ou

c) un avion terrestre multimoteur autre qu'un avion du type visé à l'alinéa *b*), au-dessus de l'eau, à une distance du

greater than the distance that can be covered in 30 minutes at the cruising speed selected for the flight,

unless the landplane is equipped with one readily accessible approved life-jacket or approved equivalent individual flotation device suitable for each person on board, including infants-in-arms.

5. Except as provided in section 6, no person shall fly an aircraft over water at a distance from land suitable for making an emergency landing greater than

(*a*) the distance that can be covered in 90 minutes at the cruising speed selected for the flight, or

(*b*) 300 nautical miles,

whichever is the lesser, unless the aircraft is equipped in accordance with the schedule.

6. An aircraft that is not equipped in accordance with the schedule may be flown at a distance from land suitable for making an emergency landing in excess of the distances specified in section 5 but not in excess of

(*a*) the distance that can be covered in 120 minutes at the cruising speed selected for the flight, or

(*b*) 400 nautical miles,

whichever is the lesser, if the aircraft

(*c*) is equipped with a readily accessible approved life-jacket or approved equivalent individual flotation device suitable for each person on board, including infants-in-arms;

(*d*) is, in the event of any one engine becoming inoperative, capable of continuing to a suitable aerodrome from any point along the route and of a rate of climb of 100 feet per minute at an altitude of not less than 1,500 feet above such aerodrome; and

(*e*) is, in the event of any two engines becoming inoperative, capable of continuing to a suitable aerodrome from any point along the route.

7. Every operator of an aircraft shall be responsible for ensuring that all life-preserving equipment is maintained in a serviceable condition.

Prohibition

8. (1) Notwithstanding the provisions of this Order and unless authorized by the Minister,

(*a*) no single-engine landplane shall be operated on a commercial air service over water beyond gliding distance from shore; and

(*b*) no flight shall be commenced in any single-engine aircraft with intent that the flight shall be a trans-oceanic flight.

(2) A multi-engine landplane unable to maintain flight in the event of failure of the critical engine shall, for the purpose of this section, be deemed to be a single-engine landplane.

rivage supérieure à la distance pouvant être parcourue en 30 minutes à la vitesse de croisière choisie pour le vol,

à moins que l'avion terrestre ne soit muni de brassières de sauvetage approuvées ou de dispositifs individuels de flottaison équivalents approuvés, placés en des lieux d'accès facile et convenant à toutes les personnes à bord, y compris les enfants portés dans les bras.

5. Sauf prescription de l'article 6, nul ne peut utiliser un aéronef au-dessus de l'eau à une distance d'un terrain se prêtant à un atterrissage d'urgence supérieure

a) à la distance pouvant être parcourue en 90 minutes à la vitesse de croisière choisie pour le vol, ou

b) à 300 milles marins,

lorsque cette dernière distance est moindre, à moins que l'aéronef ne soit muni de l'équipement prévu à l'annexe.

6. Un aéronef qui n'est pas muni de l'équipement prévu à l'annexe peut être utilisé à une distance d'un terrain se prêtant à un atterrissage d'urgence supérieure aux distances prescrites à l'article 5 mais non supérieure

a) à la distance pouvant être parcourue en 120 minutes à la vitesse de croisière choisie pour le vol, ou

b) à 400 milles marins,

lorsque cette dernière distance est moindre, si l'aéronef

c) est muni de brassières de sauvetage approuvées ou de dispositifs individuels de flottaison équivalents approuvés, placés en des lieux d'accès facile et convenant à toutes les personnes à bord, y compris les enfants portés dans les bras;

d) peut, en cas de défaillance de l'un des moteurs, continuer à voler vers un aérodrome approprié à partir de tout point de la route qu'il suit et s'il peut maintenir une vitesse ascensionnelle de 100 pieds à la minute à une hauteur d'au moins 1,500 pieds au-dessus de cet aérodrome;

e) peut, en cas de défaillance de deux des moteurs, continuer à voler vers un aérodrome approprié à partir de tout point de la route qu'il suit.

7. Il incombe à chaque exploitant d'aéronef de s'assurer que tout l'équipement de sauvetage est maintenu en bon état de service.

Interdiction

8. (1) Nonobstant les dispositions de la présente ordonnance et sauf autorisation du Ministre,

a) aucun avion terrestre monomoteur ne peut être utilisé en service aérien commercial au-dessus de l'eau à une distance du rivage qui ne pourrait être franchie en vol plané; et

b) aucun vol ne peut être entrepris sur un aéronef monomoteur avec l'intention d'effectuer un vol transocéanique.

(2) Les avions terrestres multimoteurs qui ne peuvent maintenir leur vol en cas de défaillance du moteur le plus défavorable sont censés, pour l'application du présent article, être des avions terrestres monomoteurs.

SCHEDULE

(*ss. 5 and 6*)

EQUIPMENT FOR EXTENDED OVER-WATER FLIGHTS

1. A readily accessible portable self-buoyant and water resistant radio transmitter capable of transmitting on appropriate distress frequencies.

2. A readily accessible water resistant pyrotechnical signalling device capable of displaying the signals described in the *Distress and Urgency Signals Order*.

3. For the purpose of facilitating the location of persons in the water, a means of electrical illumination to be attached to the approved life-jacket or approved equivalent individual flotation device.

4. Life rafts, sufficient in number to accommodate all persons on board, stowed so as to facilitate their use in an emergency and each equipped with the following:

(*a*) for each person carried, two days supply of concentrated food or its equivalent that is of high nutritive value and contained in a waterproof package;

(*b*) one canopy suitable for use as a sail, sunshade or raincatcher;

(*c*) one repair kit adequate to repair the life raft;

(*d*) one bailing bucket;

(*e*) one signalling mirror;

(*f*) one police whistle;

(*g*) one knife;

(*h*) one CO_2 bottle for emergency inflation of the life raft;

(*i*) one pump adequate to maintain the life raft in an inflated condition;

(*j*) two oars or paddles;

(*k*) one 75 foot retaining line;

(*l*) a means of desalting seawater in sufficient quantity for each person carried, or two pints of fresh water for each person carried;

(*m*) one fishing kit;

(*n*) one book on survival appropriate to the area in which the flight is undertaken;

(*o*) one water resistant torch;

(*p*) one sea anchor and line; and

(*q*) one first aid kit.

ANNEXE

(*art. 5 et 6*)

ÉQUIPEMENT EXIGÉ POUR LE SURVOL PROLONGÉ DE L'EAU

1. Un émetteur portatif, flottant, étanche à l'eau, placé en un lieu d'accès facile et pouvant fonctionner sur une ou plusieurs fréquences de détresse appropriées.

2. Un dispositif pyrotechnique de signalisation, étanche à l'eau, placé en un lieu d'accès facile et pouvant donner les signaux décrits dans l'*Ordonnance sur les signaux de détresse et d'urgence*.

3. Un dispositif électrique lumineux pour faciliter la recherche des personnes sur l'eau, qui sera solidaire de la brassière de sauvetage approuvée ou du dispositif individuel de flottaison équivalent approuvé.

4. Des radeaux de sauvetage, en nombre suffisant pour recevoir toutes les personnes à bord, placés en des lieux facilement accessibles en cas d'urgence et tous munis de l'armement suivant:

a) pour chaque personne à bord, une provision de nourriture concentrée pour deux jours, ou l'équivalent, ayant une haute valeur nutritive et enfermée dans un emballage étanche;

b) une toile pouvant servir de voile, de pare-soleil ou de ramasse-pluie;

c) un nécessaire de réparation du radeau;

d) un seau-écope;

e) un miroir de signalisation;

f) un sifflet (modèle agent de police);

g) un couteau;

h) une bouteille de CO_2 pour le gonflage du radeau en cas de sinistre;

i) une pompe d'un débit suffisant pour tenir le radeau gonflé;

j) deux avirons ou pagaies;

k) une ligne de retenue de 75 pieds;

l) un moyen propre à dessaler une quantité suffisante d'eau de mer pour chaque personne à bord, ou deux chopines d'eau douce pour chaque personne à bord;

m) un nécessaire de pêche;

n) un manuel d'instructions relatives à la survie, applicable à la région à survoler;

o) une torche électrique résistant à l'eau;

p) une ancre flottante avec ligne; et

q) une trousse de premiers soins.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 51

AERONAUTICS ACT

Night Flying Equipment Order

ORDER RESPECTING FLIGHT INSTRUMENT AND EQUIPMENT SYSTEMS FOR NIGHT FLYING

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 6

Short Title

1. This Order may be cited as the *Night Flying Equipment Order*.

Interpretation

2. (1) In this Order,

"aircraft" means a heavier-than-air aircraft;

"approved" means approved by the Minister;

"northern domestic airspace" means the airspace designated and defined as such in the *Designated Airspace Handbook*.

(2) All other words and expressions used in this Order have the same meaning as in the *Air Regulations*.

Systems and Equipment Required

3. (1) No person shall operate an aircraft at night unless

(*a*) it is equipped with the following approved, serviceable and functioning flight instrument systems and equipment:

(i) an airspeed indicating system,

(ii) a sensitive pressure altimeter system,

(iii) a direct reading magnetic compass,

(iv) a turn and bank indicating system,

(v) a gyro-magnetic compass or a gyroscopic direction indicating system, unless the aircraft is flown only within a sight distance of the aerodrome of departure,

(vi) a means of establishing direction that is not dependent on a magnetic source, if the flight is to be conducted within the northern domestic airspace, and

(vii) a means of illuminating all flight instruments used to operate the aircraft;

(*b*) it is equipped with an approved navigation light system described in the schedule that is serviceable and functioning and that

(i) complies with the standards of light distribution, intensity and colour, and the flashing characteristics, where applicable, specified in the *Engineering and Inspection Manual*,

CHAPITRE 51

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur l'équipement pour le vol de nuit

ORDONNANCE CONCERNANT LES INSTRUMENTS ET L'ÉQUIPEMENT DE BORD RÉGLEMENTAIRE POUR LE VOL DE NUIT

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 6

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur l'équipement pour le vol de nuit*.

Interprétation

2. (1) Dans la présente ordonnance,

«aérodyne» désigne tout appareil volant plus lourd que l'air;

«approuvé» signifie approuvé par le Ministre;

«espace aérien intérieur du Nord» s'entend d'un espace aérien désigné et défini comme tel dans le *Designated Airspace Handbook*.

(2) Tous les autres termes et expressions employés dans la présente ordonnance ont le sens que leur donne le *Règlement de l'Air*.

Instruments de vol

3. (1) Il est interdit de piloter de nuit un aérodyne à moins

a) que ce dernier ne soit nanti des instruments de vol énumérés ci-dessous, d'un type approuvé, en bon état de service et de marche:

(i) un système anémométrique,

(ii) un système d'altimètre barométrique sensible,

(iii) un compas magnétique à lecture directe,

(iv) un système d'indication de virage et d'inclinaison latérale,

(v) un compas gyromagnétique ou un système d'indication gyroscopique de direction, sauf si le vol de l'aérodyne se déroule de telle manière que le pilote puisse rester constamment en vue de l'aérodrome de départ,

(vi) un instrument indépendant de toute source magnétique permettant de déterminer l'orientation du vol dans les cas où l'aérodyne doit évoluer dans l'espace aérien du Nord, et

(vii) un dispositif d'éclairage de tous les instruments servant au pilotage de l'aérodyne;

b) que l'aérodyne dispose des feux de position réglementaires (tels que prescrits dans l'annexe) en parfait état de marche

(ii) is installed in accordance with the requirements set out in the *Engineering and Inspection Manual*, and

(iii) does not cause glare or other annoyance to a flight crew member to the extent that his ability to perform his duties safely is affected;

(*c*) a reliable and functioning timepiece is readily available to all flight crew members; and

(*d*) there is available at each flight crew member's station a serviceable and functioning flashlight.

(2) Where any timepiece is installed in an aircraft, the installation shall be approved by the Minister.

(3) No light that is likely to be mistaken for, or downgrade the conspicuity of, the position lights described in the schedule shall be displayed by an aircraft.

Radio Communication Equipment Systems

4. No person shall operate an aircraft at night in controlled airspace unless it is equipped with an approved, serviceable and functioning radio communication system capable of two-way radio communication with an air traffic control unit or an aeradio station.

Landing Light Systems

5. No person shall operate an aircraft at night when carrying passengers unless the aircraft is equipped with an approved, serviceable and functioning landing light or landing lights.

(i) conformes aux normes de couleur, d'intensité et de répartition d'intensité lumineuse et, s'il y a lieu, présentant les caractéristiques d'éclairage intermittent telles que spécifiées dans l'*Engineering and Inspection Manual*,

(ii) disposés conformément aux prescriptions de l'*Engineering and Inspection Manual*, et

(iii) conçus de façon à ne pas causer aux membres d'équipage ni éblouissement ni autre gêne de nature à affecter leurs aptitudes à remplir leurs fonctions en toute sécurité;

c) qu'un chronomètre en parfait état de marche ne soit facilement accessible à tous les membres d'équipage; et

d) que chaque poste de membre d'équipage ne dispose d'une torche électrique en bon état de marche.

(2) L'installation d'un chronomètre à bord d'un aérodyne dépend de l'approbation du Ministre.

(3) On doit veiller à ne pas installer sur un aérodyne des feux qui pourraient soit prêter à confusion avec ceux prescrits par l'annexe, soit les rendre moins apparents.

Équipement de radiocommunication

4. Il est interdit de piloter de nuit un aérodyne à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé, sauf si celui-ci dispose d'un équipement de radiocommunication d'un type approuvé en parfait état de marche permettant d'établir des communications bilatérales avec un organe du contrôle de la circulation aérienne ou une station radioaéronautique.

Phare d'atterrissage

5. Il est interdit de piloter la nuit un aérodyne transportant des passagers si celui-ci ne possède pas un ou plusieurs phares d'atterrissage d'un type approuvé en parfait état de marche.

SCHEDULE

(*s. 3*)

NAVIGATION LIGHT SYSTEM

Column I Type of Aircraft Light	Column II Number Required and Colour of Light	Column III Characteristic	Column IV Location	Column V Projection
1. Position Light	1—Red	steady light	from a source located on the left side or left wing of the aircraft as far outboard as is practicable	projected above and below the horizontal plane of the aircraft through an unobstructed angle from dead ahead to 110° to the left
2. Position Light	1—Green	steady light	from a source located on the right side or right wing of the aircraft as far outboard as is practicable	projected above and below the horizontal plane of the aircraft through an unobstructed angle from dead ahead to 110° to the right
3. Position Light	1 or 2 White	steady light	from a source located as far aft on the aircraft as possible except that where a single source is impracticable two sources located elsewhere than as far aft on the aircraft as possible may be approved	projected above and below the horizontal plane of the aircraft rearward through an unobstructed angle of 140° equally distributed on the left and right sides
4. Anti-collision Light	1 or more Red, White or Red/White segmented	flashing light*	from a source or sources located in accordance with the requirements set out in the *Engineering and Inspection Manual*	projected in all directions within 30° above and 30° below the horizontal plane of the aircraft in accordance with the requirements set out in the *Engineering and Inspection Manual*

* Each flashing light when viewed from a distance shall exhibit the flashing characteristics specified in the *Engineering and Inspection Manual*.

ANNEXE

(*art. 3*)

FEUX DE POSITION

Colonne I Type de feu d'aérodyne	Colonne II Nombre requis et couleur des feux réglementaires	Colonne III Caractéristique	Colonne IV Emplacement	Colonne V Projection
1. Feux de position	1—Rouge	feu fixe	A partir d'une source lumineuse située sur le côté gauche ou sur l'aile gauche de l'aérodyne, aussi loin que possible vers la gauche	Projection au-dessus et en-dessous du plan horizontal de l'aérodyne, dans un angle de 110° mesuré vers la gauche (babord) à partir de l'avant
2. Feux de position	1—Vert	feu fixe	A partir d'une source lumineuse située sur le côté droit ou sur l'aile droite de l'aérodyne, aussi loin que possible vers la droite	Projection au-dessus et en-dessous du plan horizontal de l'aérodyne, dans un angle de 110° mesuré vers la droite (tribord) à partir de l'avant
3. Feux de position	1 ou 2 Blancs	feu fixe	A partir d'une source lumineuse placée aussi près que possible de l'extrémité arrière de l'aérodyne. Lorsqu'il est impossible d'installer une seule source lumineuse, deux sources situées ailleurs peuvent être approuvées	Projection au-dessus et en-dessous du plan horizontal de l'aérodyne, vers l'arrière, formant, sans intercepter d'obstacle, un angle de 140° éclairant symétriquement le côté gauche et le côté droit
4. Feux anti-collision	1 ou plusieurs feux rouge, blanc ou rouge et blanc mixte	feu à éclats*	A partir d'une ou de plusieurs sources lumineuses placées conformément aux prescriptions de l'*Engineering and Inspection Manual*	Projection dans toutes les directions, entre des points situés à 30° au-dessus et 30° en-dessous du plan horizontal de l'aérodyne, conformément aux prescriptions de l'*Engineering and Inspection Manual*

* Vu de l'arrière, tout feu à éclat droit présenter les caractéristiques définies dans l'*Engineering and Inspection Manual*.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 52

AERONAUTICS ACT

Oxygen Equipment Order

ORDER RESPECTING OXYGEN EQUIPMENT

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 9

Short Title

1. This Order may be cited as the *Oxygen Equipment Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"cabin pressure altitude" means the pressure altitude in the cabin of an aircraft;

"pressurized aircraft" means an aircraft the pressure in the cabin of which is controlled by mechanical means;

"protective breathing equipment" means equipment to cover the eyes, nose and mouth, or the nose and mouth if accessory equipment is provided to protect the eyes, that will protect the wearer from the effects of smoke, carbon dioxide or other harmful gases;

"quick-donning mask" means an oxygen mask that can be secured on the face of the wearer with one hand within 5 seconds and that provides an immediate supply of oxygen.

General

3. The oxygen and protective breathing equipment required by this Order shall be of a kind approved by the Director General, Civil Aeronautics, or by a person designated by him for that purpose.

Flight Crew Members

4. No person shall fly an aircraft

(*a*) for more than 30 minutes at an altitude between 10,000 and 13,000 feet above mean sea level, or

(*b*) at an altitude above 13,000 feet above mean sea level,

unless there is readily available to each flight crew member an oxygen mask and a supply of oxygen sufficient for

(*c*) 2 hours, or

(*d*) the duration of the flight at cabin pressure altitudes above 10,000 feet,

whichever is the greater period.

5. No person shall fly an aircraft

CHAPITRE 52

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur l'équipement d'oxygène

ORDONNANCE CONCERNANT L'ÉQUIPEMENT D'OXYGÈNE

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 9

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur l'équipement d'oxygène*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«aéronef à pression rétablie» désigne un aéronef dans la cabine duquel la pression est reglée par un dispositif mécanique;

«altitude-pression de cabine» désigne l'altitude-pression qui règne dans la cabine d'un aéronef;

«inhalateur protecteur» désigne un appareil conçu de façon à couvrir les yeux, le nez et la bouche, ou le nez et la bouche si un dispositif accessoire assure la protection des yeux, et à protéger la personne qui le porte des effets de la fumée, du gaz carbonique ou d'autres gaz nocifs;

«masque à mise rapide» désigne un masque à oxygène qui peut être assujetti d'une seule main à la figure, en 5 secondes au plus, et qui fournit aussitôt de l'oxygène.

Dispositions générales

3. L'oxygène et l'inhalateur protecteur prescrits par la présente ordonnance seront d'un genre approuvé par le Directeur général de l'aéronautique civile ou par une personne qu'il aura désignée à cette fin.

Membres d'équipage de conduite

4. Nul ne peut piloter un aéronef

a) pendant plus de 30 minutes à une altitude comprise entre 10,000 et 13,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, ou

b) à une altitude supérieure à 13,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer,

à moins que chaque membre de l'équipage de conduite n'ait à sa disposition immédiate un masque à oxygène et une réserve d'oxygène suffisante pour

c) une période de 2 heures, ou

d) la période pendant laquelle le vol s'effectuera à des altitudes-pression de cabine supérieures à 10,000 pieds,

si cette dernière période est plus longue.

5. Nul ne peut piloter un aéronef

(*a*) for more than 30 minutes at a cabin pressure altitude between 10,000 and 13,000 feet above mean sea level, or

(*b*) at a cabin pressure altitude above 13,000 feet above mean sea level,

unless each flight crew member on duty is continuously wearing and using an oxygen mask supplying oxygen.

6. No person shall fly an aircaft

(*a*) in the case of an aircraft equipped with a quick-donning mask for each flight crew member on duty at his flight duty station, at an altitude above flight level 410, or

(*b*) in the case of any other aircraft, at an altitude above flight level 250,

unless one pilot at the controls is continuously wearing and using a secured and sealed oxygen mask supplying oxygen.

7. Notwithstanding section 6, where for any reason it is necessary for one pilot to leave his station at the controls during flight at an altitude above flight level 250, the remaining pilot shall put on and continuously use his oxygen mask until the other pilot has returned to his duty station.

Passengers

8. (1) No person shall fly an aircraft

(*a*) for more than 30 minutes at an altitude between 10,000 and 13,000 feet above mean sea level, unless there is readily available to 10 per cent of the passengers and in no case less than one passenger, oxygen masks and a supply of oxygen sufficient for the duration of the flight at such an altitude;

(*b*) at an altitude above 13,000 feet above mean sea level, unless there is readily available,

(i) in the case of an unpressurized aircraft, an oxygen mask for each passenger and a supply of oxygen sufficient for 1 hour or for the duration of the flight at such an altitude, whichever is the greater period,

(ii) in the case of a pressurized aircraft operated at or below flight level 250, oxygen masks and a supply of oxygen sufficient for at least 10 per cent of the passengers for 1/2 hour if the aircraft can at any time during the flight safely descend within 4 minutes to 14,000 feet above mean sea level, or

(iii) in the case of a pressurized aircraft operated above flight level 250, or a pressurized aircraft operated at or below flight level 250 that cannot safely descend within 4 minutes to 14,000 feet above mean sea level,

(A) an oxygen mask for each passenger and a supply of oxygen sufficient for at least 10 per cent of the passengers for the entire flight following cabin pressurization failure at resulting cabin pressure altitudes between 10,000 and 13,000 feet, and

a) pendant plus de 30 minutes à une altitude-pression de cabine comprise entre 10,000 et 13,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, ou

b) à une altitude-pression de cabine supérieure à 13,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer,

à moins que chaque membre d'équipage de conduite en service ne porte et n'utilise en permanence un masque à oxygène fournissant de l'oxygène.

6. Nul ne peut piloter un aéronef

a) à une altitude supérieure au niveau de vol 410, dans le cas d'un aéronef muni de masques à mise rapide à raison d'un pour chacun des membres d'équipage de conduite en service à son poste de service de vol, ou

b) à une altitude supérieure au niveau de vol 250, dans le cas de tout autre aéronef,

à moins qu'un pilote aux commandes ne porte et n'utilise en permanence un masque à oxygène assujetti et étanche fournissant de l'oxygène.

7. Nonobstant les dispositions de l'article 6, lorsque, pour une raison quelconque, un des pilotes doit quitter son poste aux commandes pendant que l'aéronef vole à une altitude supérieure au niveau de vol 250, le pilote qui restera mettra son masque à oxygène et l'utilisera en permanence jusqu'à ce que l'autre pilote soit revenu à son poste de service.

Passagers

8. (1) Nul ne peut piloter un aéronef

a) pendant plus de 30 minutes à une altitude comprise entre 10,000 et 13,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer à moins que 10 pour cent des passagers, et dans tous les cas au moins un passager, n'aient à leur disposition immédiate des masques à oxygène et une réserve d'oxygène suffisante pour la durée du vol à cette altitude;

b) à une altitude supérieure à 13,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer à moins que ne soient immédiatement disponibles,

(i) dans le cas d'un aéronef sans pression rétablie, un masque à oxygène pour chaque passager et une réserve d'oxygène suffisante pour une période de 1 heure, ou pour la durée du vol à ladite altitude si cette dernière période est plus longue,

(ii) dans le cas d'un aéronef à pression rétablie qui vole au niveau de vol 250 ou au-dessous, des masques à oxygène et une réserve d'oxygène suffisante pour au moins 10 pour cent des passagers pour une période de 1/2 heure si l'aéronef peut, en tout temps au cours du vol, descendre en sécurité, en 4 minutes au maximum, à 14,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, ou

(iii) dans le cas d'un aéronef à pression rétablie qui vole au-dessus du niveau de vol 250, ou d'un aéronef à pression rétablie qui vole au niveau de vol 250 ou au-dessous mais ne peut pas descendre en sécurité, en 4 minutes, à 14,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer,

(A) masque à oxygène pour chaque passager et une réserve d'oxygène suffisante pour au moins 10 pour cent des passagers pour toute la phase du vol qui suivra une défaillance de la pression rétablie de la cabine

(B) a supply of oxygen for all passengers at resulting cabin pressure altitudes above 13,000 feet.

(2) Notwithstanding subparagraph (1)(*b*)(iii), an aircraft referred to in that subparagraph shall have readily available for each passenger a supply of oxygen sufficient for 10 minutes.

(3) For the purpose of this section, cabin pressurization failure shall be deemed to occur at the altitude or time of flight at which oxygen is required most.

9. No person shall fly an aircraft at a cabin pressure altitude above 15,000 feet above mean sea level unless each passenger is continuously wearing and using an oxygen mask supplying oxygen.

10. No person shall fly an aircraft at an altitude above flight level 250 unless a crew member has instructed the passengers in regard to the location, operation and necessity for using the oxygen equipment.

First Aid Oxygen and Protective Breathing Equipment for Commercial Operations

11. (1) No person shall fly a pressurized aircraft in a commercial air service unless there is readily available to each flight crew member on duty at his station protective breathing equipment.

(2) For the purposes of subsection (1), there shall be at least a 300-litre dry supply of oxygen, at a standard temperature of 0° Celsius at a standard pressure of 760 millimetres of mercury for each flight crew member on duty.

12. No person shall fly a pressurized aircraft at an altitude above flight level 250 in a commercial air service unless

(*a*) there is readily available to each cabin attendant portable oxygen equipment with a 15-minute minimum supply of oxygen; or

(*b*) sufficient portable oxygen units with masks or spare outlets and masks are distributed throughout the cabin so as to ensure an immediate supply of oxygen to each cabin attendant.

13. No person shall fly a pressurized aircraft at an altitude above 10,000 feet above mean sea level in a commercial air service unless there is readily available a supply of undiluted first aid oxygen sufficient to provide two per cent of the occupants, and in no case less than one person, with undiluted oxygen for 1 hour or for the duration of the flight at such an altitude, whichever is the greater period.

lorsque les altitudes-pression de cabine subséquentes seront comprises entre 10,000 et 13,000 pieds, et

(B) une réserve d'oxygène pour tous les passagers lorsque les altitudes-pression de cabine subséquentes seront supérieures à 13,000 pieds.

(2) Nonobstant les dispositions du sous-alinéa (1)*b*)(iii), tout aéronef visé par ce sous-alinéa doit avoir à la disposition immédiate de chaque passager une réserve d'oxygène suffisante pour une période de 10 minutes.

(3) Pour l'application du présent article, la défaillance de la pression rétablie de la cabine est censée se produire à l'altitude ou au moment du vol où les besoins d'oxygène sont les plus grands.

9. Nul ne peut piloter un aéronef à une altitude-pression de cabine supérieure à 15,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer à moins que chaque passager ne porte et n'utilise en permanence un masque à oxygène fournissant de l'oxygène.

10. Nul ne peut piloter un aéronef à une altitude supérieure au niveau de vol 250 à moins qu'un membre d'équipage n'ait renseigné les passagers sur l'emplacement de l'équipement d'oxygène, le mode d'utilisation de cet équipement et la nécessité de s'en servir.

Oxygène de premiers secours et inhalateurs protecteurs pour les vols commerciaux

11. (1) Nul ne peut piloter un aéronef à pression rétablie en service aérien commercial à moins que chaque membre d'équipage de conduite en service à son poste n'ait à sa disposition immédiate un inhalateur protecteur.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), il y aura, pour chaque membre d'équipage de conduite en service, une réserve d'au moins 300 litres d'oxygène sec à une température normale de 0° Celsius et à une pression normale de 760 millimètres de mercure.

12. Nul ne peut piloter un aéronef à pression rétablie à une altitude supérieure au niveau de vol 250 en service aérien commercial sauf

a) si chaque membre du personnel de cabine a à sa disposition immédiate un équipement d'oxygène portatif contenant une réserve d'oxygène pour au moins 15 minutes; ou

b) si des appareils à oxygène portatifs avec masques, ou des prises et masques de secours, en nombre suffisant, sont répartis dans toute la cabine de façon à assurer une réserve immédiate d'oxygène à chaque membre du personnel de cabine.

13. Nul ne peut piloter un aéronef à pression rétablie à une altitude supérieure à 10,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer en service aérien commercial à moins qu'il n'y ait, immédiatement disponible, une réserve d'oxygène non dilué pour premiers secours suffisante pour assurer à deux pour cent des personnes à bord, et dans tous les cas à une personne au moins, de l'oxygène non dilué, pendant 1 heure, ou pendant la durée du vol à ladite altitude si cette dernière période est plus longue.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 53

AERONAUTICS ACT

Personnel Licences Order

ORDER RESPECTING PERSONNEL LICENCES

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES IV, NO. 1

Short Title

1. This Order may be cited as the *Personnel Licences Order*.

Licences and Permits

2. (1) The following classes of licences and permits may be issued in respect of the duties and functions to be discharged by a flight crew member of an aircraft:

(*a*) student free balloon pilot permit;

(*b*) student glider pilot permit;

(*c*) student gyroplane pilot permit;

(*d*) student pilot permit;

(*e*) free balloon pilot licence;

(*f*) glider pilot licence;

(*g*) gyroplane pilot licence;

(*h*) private pilot permit (tourist);

(*i*) private pilot licence;

(*j*) flight engineer licence;

(*k*) commercial pilot licence;

(*l*) senior commercial pilot licence;

(*m*) flight navigator licence; and

(*n*) airline transport pilot licence.

(2) The following classes of licences may be issued in respect of the duties and functions to be discharged by persons other than flight crew members of an aircraft:

(*a*) aircraft maintenance engineer licence; and

(*b*) air traffic controller licence.

3. No person shall act as

(*a*) pilot, flight navigator or flight engineer of an aircraft,

(*b*) aircraft maintenance engineer, or

(*c*) air traffic controller,

unless

(*d*) he holds a valid and subsisting licence or permit issued under Part IV of the *Air Regulations* authorizing him to discharge that duty or function, and he complies with

CHAPITRE 53

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les licences du personnel

ORDONNANCE CONCERNANT LES LICENCES DU PERSONNEL

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE IV, N° 1

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les licences du personnel.*

Licences et permis

2. (1) Les licences et permis des catégories suivantes peuvent être délivrés relativement aux fonctions que peut exercer un membre d'équipage de conduite d'un aéronef:

a) permis d'élève-pilote de ballon libre;

b) permis d'élève-pilote de planeur;

c) permis d'élève-pilote d'autogyre;

d) permis d'élève-pilote;

e) licence de pilote de ballon libre;

f) licence de pilote de planeur;

g) licence de pilote d'autogyre;

h) permis de pilote privé (touriste);

i) licence de pilote privé;

j) licence de mécanicien navigant;

k) licence de pilote professionnel;

l) licence de pilote professionnel de première classe;

m) licence de navigateur; et

n) licence de pilote de ligne.

(2) Les licences des catégories suivantes peuvent être délivrées relativement aux fonctions que doivent exercer des personnes autres que les membres d'équipage de conduite d'un aéronef:

a) licence de mécanicien d'entretien d'aéronefs; et

b) licence de contrôleur de la circulation aérienne.

3. Nul ne fera fonction

a) de pilote, de navigateur ou de mécanicien navigant à bord d'un aéronef,

b) de mécanicien d'entretien d'aéronefs, ou

c) de contrôleur de la circulation aérienne,

s'il n'est

d) titulaire d'une licence ou d'un permis valable et en vigueur, délivré en vertu de la partie IV du *Règlement de l'Air* et l'autorisant à agir à ce titre, et ne se conforme

(i) the privileges of that licence or permit as set forth in any applicable air navigation order made under the *Air Regulations*, and

(ii) any restrictions endorsed on his licence or permit.

(i) aux privilèges conférés par cette licence ou ce permis, énoncés dans toute ordonnance sur la navigation aérienne qui est applicable et qui a été établie en vertu du *Règlement de l'Air*, et

(ii) à toutes restrictions annotées sur sa licence ou son permis.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 54

AERONAUTICS ACT

Pilot Licence Privileges Order

ORDER RESPECTING PRIVILEGES ATTACHING TO PILOT LICENCES

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES IV, NO. 2

Short Title

1. This Order may be cited as the *Pilot Licence Privileges Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"co-pilot" means a licensed pilot assigned to duty as a pilot in an aircraft during flight time, other than as

(*a*) a pilot-in-command, or

(*b*) a pilot receiving flying instruction;

"first co-pilot" means a co-pilot assigned to duty as second-in-command of an aircraft during flight time;

"licensee" means the holder of a pilot licence or permit that has been issued under Part IV of the *Air Regulations* and has not been suspended;

"second co-pilot" means a co-pilot assigned to duty in an aircraft during flight time other than as a first co-pilot.

General

3. A licensee who is the holder of other than a commercial, senior commercial or airline transport pilot licence shall not, except as provided in the *Private Aircraft Exemption Order*, accept remuneration for his services as a pilot or act as a pilot for the purpose of providing a commercial air service.

4. A licensee who is the holder of an instrument rating may, subject to the restrictions of that rating, exercise the privileges attaching to his licence under the instrument flight rules.

Private Pilot Privileges

5. A licensee who is the holder of a private pilot licence may,

(*a*) by day,

(i) act as pilot-in-command or co-pilot of any aircraft if it is of a category, class and type endorsed on his licence, and

CHAPITRE 54

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les privilèges conférés par les licences de pilote

ORDONNANCE CONCERNANT LES PRIVILÈGES CONFÉRÉS PAR LES LICENCES DE PILOTE

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE IV, N° 2

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les privilèges conférés par les licences de pilote.*

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«copilote» désigne un pilote titulaire d'une licence, chargé d'exercer les fonctions de pilote d'un aéronef pendant le temps de vol, autrement qu'en qualité

a) de pilote commandant de bord, ou

b) de pilote recevant l'instruction de vol;

«premier copilote» désigne un copilote chargé d'exercer les fonctions de commandant en second d'un aéronef pendant le temps de vol;

«second copilote» désigne un copilote chargé d'exercer des fonctions dans un aéronef, pendant le temps de vol, autrement qu'en qualité de premier copilote;

«titulaire d'une licence» désigne le titulaire d'une licence ou d'un permis de pilote délivré en vertu de la partie IV du *Règlement de l'Air* et qui n'a pas été suspendu.

Dispositions générales

3. Le titulaire d'une licence autre qu'une licence de pilote professionnel, de pilote professionnel de première classe ou de pilote de ligne ne peut, sauf prescriptions de l'*Ordonnance sur l'exemption d'aéronefs privés* accepter de rémunération pour ses services en qualité de pilote, ni faire fonction de pilote aux fins d'assurer un service aérien commercial.

4. Le titulaire d'une licence qui possède une qualification de vol aux instruments peut, sous réserve des restrictions afférentes à cette qualification, exercer selon les règles de vol aux instruments les privilèges conférés par sa licence.

Privilèges du pilote privé

5. Le titulaire d'une licence de pilote privé peut,

a) de jour,

(i) faire fonction de pilote commandant de bord ou de copilote de tout aéronef d'une catégorie, d'une classe et d'un type annotés sur sa licence, et

(ii) act as pilot-in-command or co-pilot of any aircraft if no passengers are carried; and

(*b*) by night,

(i) act as pilot-in-command or co-pilot of any aircraft if

(A) he has completed not less than five take-offs and landings by night in the same category and class of aircraft during the six months immediately preceding the flight, and

(B) the aircraft is of a category, class and type endorsed on his licence and the licence has been endorsed for night flying, and

(ii) act as pilot-in-command or co-pilot of any aircraft if no passengers are carried, and

(A) the flight is under the supervision of a qualified flying instructor,

(B) the licensee has completed at least 2 hours dual night flying instruction, or

(C) his licence has been endorsed for night flying.

Commercial Pilot Privileges

6. (1) A licensee who is the holder of a commercial pilot licence shall, before carrying passengers in an aircraft by night, have completed not less than five take-offs and landings by night in the same category and class of aircraft during the six months immediately preceding the flight.

(2) A licensee who is the holder of a commercial pilot licence may

(*a*) exercise the privileges set out in section 5;

(*b*) act as pilot-in-command of any aeroplane engaged in a commercial air service if the aeroplane is of a class and type endorsed on his licence and has a maximum certificated take-off weight of 12,500 pounds or less;

(*c*) act as pilot-in-command of any aeroplane engaged in a commercial air service if the aeroplane is of a class and type endorsed on his licence and passengers are not carried for remuneration;

(*d*) act as pilot-in-command of any aircraft, other than an aeroplane, engaged in a commercial air service if the aircraft is of a category and type endorsed on his licence;

(*e*) act as pilot-in-command or co-pilot of any aircraft if it is not engaged in a commercial air service and it is of a category, class and type endorsed on his licence;

(*f*) act as pilot-in-command or co-pilot of any aircraft if it is not engaged in a commercial air service and passengers are not carried;

(*g*) act as first co-pilot of any aircraft engaged in a commercial air service if it is of a category, class and type endorsed on his licence and has a maximum certificated take-off weight of 44,000 pounds or less; and

(ii) faire fonction de pilote commandant de bord ou de copilote de tout aéronef ne transportant pas de passagers, et

b) de nuit,

(i) faire fonction de pilote commandant de bord ou de copilote de tout aéronef,

(A) s'il a accompli au moins cinq décollages et atterrissages de nuit dans la même catégorie et la même classe d'aéronef au cours des six mois précédant immédiatement le vol à effectuer, et

(B) si l'aéronef est d'une catégorie, d'une classe et d'un type annotés sur sa licence, et si sa licence a été annotée pour le vol de nuit, et

(ii) faire fonction de pilote commandant de bord ou de copilote de tout aéronef ne transportant pas de passagers,

(A) si le vol est effectué sous la surveillance d'un instructeur de vol qualifié,

(B) si le titulaire de licence a eu, en double commande, au moins 2 heures d'instruction au vol de nuit, ou

(C) si sa licence a été annotée pour le vol de nuit.

Privilèges du pilote professionnel

6. (1) Le titulaire d'une licence de pilote professionnel doit, avant de pouvoir transporter de nuit des passagers dans un aéronef, avoir accompli au moins cinq décollages et atterrissages de nuit dans la même catégorie et la même classe d'aéronef au cours des six mois précédant immédiatement le vol à effectuer.

(2) Le titulaire d'une licence de pilote professionnel peut

a) exercer les privilèges mentionnés à l'article 5;

b) faire fonction de pilote commandant de bord sur tout avion utilisé dans l'exploitation d'un service aérien commercial si l'avion est d'une classe et d'un type annotés sur sa licence et si le poids maximal autorisé au décollage de l'avion ne dépasse pas 12,500 livres;

c) faire fonction de pilote commandant de bord sur tout avion utilisé dans l'exploitation d'un service aérien commercial si l'avion est d'une classe et d'un type annotés sur sa licence et s'il ne transporte pas de passagers contre rémunération;

d) faire fonction de pilote commandant de bord de tout aéronef, autre qu'un avion, utilisé dans l'exploitation d'un service aérien commercial si l'aéronef est d'une catégorie et d'un type annotés sur sa licence;

e) faire fonction de pilote commandant de bord ou de copilote sur tout aéronef qui n'est pas utilisé dans l'exploitation d'un service aérien commercial si l'aéronef est d'une catégorie, d'une classe et d'un type annotés sur sa licence;

f) faire fonction de pilote commandant de bord ou de copilote sur tout aéronef qui n'est pas utilisé dans l'exploitation d'un service aérien commercial et ne transporte pas de passagers;

g) faire fonction de premier copilote sur tout aéronef utilisé dans l'exploitation d'un service aérien commercial, si l'aéronef est d'une catégorie, d'une classe et d'un type annotés sur sa licence et si le poids maximal autorisé au décollage de l'avion ne dépasse pas 44,000 livres; et

(*h*) act as second co-pilot of any aircraft engaged in a commercial air service if the aircraft is of a category and class endorsed on his licence.

Senior Commercial Pilot Privileges

7. (1) A licensee who is the holder of a senior commercial pilot licence, may

(*a*) exercise the privileges set out in sections 5 and 6;

(*b*) act as pilot-in-command of any aeroplane engaged in a commercial air service if the aeroplane is of a class and type endorsed on his licence and has a maximum certificated take-off weight of 44,000 pounds or less; and

(*c*) act as first co-pilot of any aircraft if it is of a category, class and type endorsed on his licence.

Airline Transport Pilot Privileges

8. A licensee who is the holder of an airline transport pilot licence, may

(*a*) exercise the privileges set out in sections 5, 6 and 7; and

(*b*) act as pilot-in-command of any aeroplane engaged in a commercial air service if the aeroplane is of a class and type endorsed on his licence and he holds a class I instrument rating.

h) faire fonction de second copilote sur tout aéronef utilisé dans l'exploitation d'un service aérien commercial si l'aéronef est d'une catégorie et d'une classe annotées sur sa licence.

Privilèges du pilote professionnel de première classe

7. (1) Le titulaire d'une licence de pilote professionnel de première classe peut

a) exercer les privilèges mentionnés aux articles 5 et 6;

b) faire fonction de pilote commandant de bord sur tout avion utilisé dans l'exploitation d'un service aérien commercial si l'avion est d'une classe et d'un type annotés sur sa licence et si le poids maximal autorisé au décollage de l'avion ne dépasse pas 44,000 livres; et

c) faire fonction de premier copilote de tout aéronef s'il est d'une catégorie, d'une classe et d'un type annotés sur sa licence.

Privilèges du pilote de ligne

8. Le titulaire d'une licence de pilote de ligne peut

a) exercer les privilèges mentionnés aux articles 5, 6 et 7; et

b) faire fonction de pilote commandant de bord sur tout avion utilisé dans l'exploitation d'un service aérien commercial si l'avion est d'une classe et d'un type annotés sur sa licence et s'il détient une qualification de vol aux instruments de classe I.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 55

AERONAUTICS ACT

Positive Control Zone Order

ORDER RESPECTING POSITIVE CONTROL ZONES

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 21

Short Title

1. This Order may be cited as the *Positive Control Zone Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"control zone" means a controlled airspace upwards from the surface of the earth, designated and defined as a control zone in the *Designated Airspace Handbook* published at the direction of the Minister;

"positive control zone" means a specified control zone as designated and defined in the *Designated Airspace Handbook* published at the direction of the Minister.

Application

3. This Order does not apply where an air traffic control unit referred to in paragraph 4(1)(*c*) is not in operation.

Positive Control Zones

4. (1) Subject to subsection (2), no person shall operate an aircraft under VFR into or within a positive control zone unless

(*a*) the aircraft is equipped with a two-way radio capable of maintaining communications between the aircraft and the appropriate air traffic control unit;

(*b*) a listening watch is maintained on a frequency that would permit the receipt of instructions pursuant to this Order; and

(*c*) authorization is obtained from the appropriate air traffic control unit during the hours of operation of that unit.

(2) When special authorization is obtained from the appropriate air traffic control unit, the pilot-in-command of an aircraft without a functioning two-way radio may enter or depart from a positive control zone if VFR conditions prevail in the zone for the duration of the flight.

5. When approaching a positive control zone, the pilot-in-command of an aircraft shall, prior to entry into the zone, inform the appropriate air traffic control unit whether he

CHAPITRE 55

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les zones de contrôle intégral

ORDONNANCE CONCERNANT LES ZONES DE CONTRÔLE INTÉGRAL

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, Nº 21

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les zones de contrôle intégral.*

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«zone de contrôle» signifie un espace aérien contrôlé s'étendant verticalement à partir de la surface de la terre, désigné et défini en tant que zone de contrôle dans le *Designated Airspace Handbook* publié sur l'ordre du Ministre;

«zone de contrôle intégral» signifie une zone de contrôle déterminée qui est désignée et définie dans le *Designated Airspace Handbook* publié sur l'ordre du Ministre.

Application

3. Les dispositions de la présente ordonnance ne s'appliquent pas là où un organe du contrôle de la circulation aérienne, dont il est question à l'alinéa 4(1)*c*), n'est pas en service.

Zones de contrôle intégral

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), aucun aéronef piloté en VFR ne peut pénétrer ni voler dans une zone de contrôle intégral à moins:

a) que l'aéronef ne soit équipé d'un émetteur-récepteur radio pouvant assurer les communications entre l'aéronef et l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé;

b) que l'écoute radio ne soit gardée sur une fréquence permettant de recevoir les instructions données en vertu de la présente ordonnance; et

c) qu'une autorisation ne soit obtenue de l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé pendant les heures de service de cet organe.

(2) Lorsqu'une autorisation spéciale a été obtenue de l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé, le pilote commandant de bord d'un aéronef sans émetteur-récepteur en état de fonctionnement peut entrer dans une zone de contrôle intégral ou en sortir si des conditions VFR règnent dans la zone pour la durée du vol.

5. Lorsqu'il approche d'une zone de contrôle intégral, le pilote commandant de bord d'un aéronef, avant d'entrer dans la zone, doit faire savoir à l'organe du contrôle de la circula-

intends to land at an airport within the zone or to proceed through the zone, and shall obtain clearance from that unit.

6. Prior to taking-off to operate within or to leave a positive control zone, the pilot-in-command of an aircraft shall inform the appropriate air traffic control unit of his intentions and shall obtain clearance from that unit.

7. Prior to taking-off to operate within or to enter a positive control zone, the pilot-in-command of an aircraft shall obtain the altimeter setting from the appropriate air traffic control unit and set the aircraft altimeter in accordance therewith.

8. Aircraft in flight under VFR in a positive control zone shall, when a radio communications failure occurs,

(*a*) maintain VFR flight at all times;

(*b*) land as soon as practicable at any suitable airport; and

(*c*) inform the appropriate air traffic control unit of the circumstances of the failure as soon as practicable.

9. When authorization is obtained from the appropriate air traffic control unit, special VFR flight in a positive control zone may be conducted in accordance with the weather minima specified in the *Weather Minima for VFR Flight Order*.

tion aérienne intéressé s'il a l'intention d'atterrir à un aéroport de la zone ou de traverser la zone, et doit obtenir l'autorisation de cet organe.

6. Avant de décoller pour voler dans une zone de contrôle intégral ou pour quitter une telle zone, le pilote commandant de bord d'un aéronef doit faire connaître ses intentions à l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé et obtenir l'autorisation de cet organe.

7. Avant de décoller pour voler dans une zone de contrôle intégral ou pour entrer dans une telle zone, le pilote commandant de bord d'un aéronef doit obtenir de l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé le calage d'altimètre et caler l'altimètre de l'aéronef sur le chiffre ainsi obtenu.

8. Les aéronefs qui volent en VFR dans une zone de contrôle intégral doivent, lorsque se produit une interruption des radiocommunications,

a) demeurer constamment en vol VFR;

b) atterrir aussitôt que possible à n'importe quel aéroport approprié; et

c) informer l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé, dès que ce sera possible, des circonstances de cette interruption.

9. Lorsqu'une autorisation à cette fin a été obtenue de l'organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé, un aéronef peut, dans une zone de contrôle intégral, voler en vol VFR spécial conformément aux règles sur les minima atmosphériques données dans l'*Ordonnance sur les minima atmosphériques pour le vol VFR*.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 56

AERONAUTICS ACT

Private Aircraft Exemption Order

ORDER RESPECTING THE EXEMPTION OF PRIVATE AIRCRAFT FROM THE AIR REGULATIONS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES VII, NO. 1

Short Title

1. This Order may be cited as the *Private Aircraft Exemption Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"farmer" means a person whose chief source of income is from farming;

"farming" includes tillage of the soil, livestock raising, raising of poultry, dairy farming and fruit growing, but does not include an office or employment under a person engaged in the business of farming.

Exemptions

3. A farmer, who is the owner of a private aircraft, is exempt from the provisions of section 700 of the *Air Regulations* when he uses that aircraft in aerial spraying or dusting for hire or reward, where

(*a*) the area to be sprayed or dusted is within a radius of 25 miles from the centre of his farm;

(*b*) the spray tanks or dust hoppers are affixed to the aircraft in a manner that prevents danger from dust or spray to occupants of the aircraft;

(*c*) the farmer, when flying the aircraft, has not less than 150 hours flight time as pilot-in-command, including not less than 25 hours flight time on the type of aircraft being used;

(*d*) the aircraft, when flown by a person other than the farmer, is commanded by a pilot who is the holder of a commercial pilot licence;

(*e*) no person exceeding the minimum number of flight crew required to perform the spraying or dusting flight is carried on board the aircraft; and

(*f*) no spraying or dusting is conducted within a control zone without authority of the appropriate air traffic control unit.

CHAPITRE 56

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur l'exemption d'aéronefs privés

ORDONNANCE CONCERNANT L'EXEMPTION D'AÉRONEFS PRIVÉS DE L'OBSERVATION DE CERTAINES DISPOSITIONS DU RÈGLEMENT DE L'AIR

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE VII, N° 1

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur l'exemption d'aéronefs privés*.

Interpretation

2. Dans la présente ordonnance,

«agriculteur» désigne une personne dont la principale source de revenu est l'agriculture;

«agriculture» comprend le travail du sol, l'élevage des bestiaux, l'élevage de la volaille, la production laitière et la culture fruitière, mais ne comprend pas l'exercice d'une charge ou d'un emploi pour le compte d'une personne qui se livre à une exploitation agricole.

Exemptions

3. Un agriculteur qui est propriétaire d'un aéronef privé est soustrait à l'application des dispositions de l'article 700 du *Règlement de l'Air* lorsqu'il utilise cet aéronef, contre un prix de louage ou autre rémunération, pour un travail aérien de pulvérisation ou de poudrage et que

a) la zone à traiter par pulvérisation ou poudrage se trouve dans un rayon de 25 milles du centre de sa ferme;

b) les réservoirs de solution à pulvériser ou les semoirs de poudre sont fixés à l'aéronef de façon que la solution ou la poudre ne crée aucun danger pour les personnes à bord de l'aéronef;

c) l'agriculteur, lorsqu'il pilote l'aéronef, a au moins 150 heures de vol comme pilote commandant de bord, dont au moins 25 heures sur le type d'aéronef utilisé;

d) l'aéronef, lorsqu'il est piloté par un autre que l'agriculteur, est conduit par un pilote titulaire d'une licence de pilote professionnel;

e) personne d'autre que les membres d'équipage de conduite strictement requis pour effectuer le travail aérien de pulvérisation ou de poudrage ne se trouve à bord de l'aéronef; et

f) aucun travail de pulvérisation ou de poudrage n'est effectué dans une zone de contrôle sans l'autorisation de l'organe de contrôle de la circulation aérienne intéressé.

4. The owner of a private aircraft is exempt from the provisions of section 700 of the *Air Regulations* when he uses that aircraft on his employer's business and is reimbursed therefor on a mileage basis, where

(*a*) the owner has received prior approval from the Air Transport Committee permitting the acceptance of compensation;

(*b*) the aircraft has a maximum authorized take-off weight on wheels not exceeding 18,000 pounds; and

(*c*) no person other than the owner and the owner's spouse and dependent children is transported in the aircraft.

5. The owner or operator of a private aircraft, when called upon by the appropriate government authorities to assist in the location or suppression of a forest fire, is exempt from the provisions of section 700 of the *Air Regulations* when he uses that aircraft for hire or reward in connection with the location or suppression of that fire.

6. The owner or operator of a private aircraft is exempt from the provisions of section 700 of the *Air Regulations* and may accept compensation for fuel and oil used by that aircraft

(*a*) while he is participating in search and rescue operations under the direction of the Canadian Forces; or

(*b*) where, during any period that he is enrolled in a provincial civil defence air service organization in accordance with the *Federal Guide to the Organization of an Air Service for Civil Defence Purposes,* he participates in civil defence operations and emergency assistance sponsored or approved by the civil defence authorities of a province.

7. The holder of a commercial, senior commercial or airline transport pilot licence issued under Part IV of the *Air Regulations* is exempt from the provisions of section 700 of the *Air Regulations* when he uses an aircraft for hire or reward for the sole purpose of familiarizing another licensed pilot therewith so as to enable the other pilot to obtain authority to operate aircraft of that type.

4. Le propriétaire d'un aéronef privé est soustrait à l'application des dispositions de l'article 700 du *Règlement de l'Air* lorsqu'il utilise cet aéronef pour les affaires de son employeur et qu'il est remboursé pour cette utilisation d'après la distance parcourue, si

a) le propriétaire a reçu l'approbation préalable du Comité des transports aériens permettant l'acceptation d'une rétribution;

b) l'aéronef a un poids maximum autorisé au décollage, sur roues, ne dépassant pas 18,000 livres; et

c) personne d'autre que le propriétaire, son conjoint et les enfants à sa charge n'est transporté à bord de l'aéronef.

5. Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef privé, lorsque les autorités gouvernementales compétentes lui enjoignent d'aider au repérage ou à l'extinction d'un incendie de forêt, est soustrait à l'application des dispositions de l'article 700 du *Règlement de l'Air* quand il utilise cet aéronef, contre un prix de louage ou autre rémunération, relativement au repérage ou à l'extinction de cet incendie.

6. Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef privé est soustrait à l'application des dispositions de l'article 700 du *Règlement de l'Air* et peut accepter une rétribution pour le carburant et l'huile consommés par cet aéronef

a) lorsqu'il participe à des opérations de recherches et de sauvetage sous la direction des Forces canadiennes; ou

b) lorsque, au cours d'une période pendant laquelle il fait partie d'un service aérien provincial de protection civile en conformité des dispositions du *Guide fédéral à l'organisation des transports-services de l'air* pour la planification des mesures d'urgence, il participe à des opérations de protection civile et à des secours d'urgence patronnés ou approuvés par les autorités des services de protection civile d'une province.

7. Le titulaire d'une licence de pilote professionnel, de pilote professionnel de première classe ou de pilote de ligne délivrée en vertu de la partie IV du *Règlement de l'Air* est soustrait à l'application des dispositions de l'article 700 du *Règlement de l'Air* quand il utilise un aéronef, contre un prix de louage ou autre rémunération, à la seule fin de familiariser avec cet aéronef un autre pilote titulaire d'une licence afin de lui permettre d'obtenir l'autorisation de piloter des aéronefs de ce type.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 57

AERONAUTICS ACT

Private Aircraft Flight Permits Order

ORDER RESPECTING FLIGHT PERMITS FOR PRIVATE AIRCRAFT

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 3

Short Title

1. This Order may be cited as the *Private Aircraft Flight Permits Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"air time", in respect of any aircraft, means the period of time commencing when the aircraft leaves the surface of the earth and terminating when the aircraft touches the surface of the earth at the next point of landing;

"flight permit" means a flight permit issued pursuant to Part II of the *Air Regulations*;

"qualified", in respect of an aircraft maintenance engineer, means holding an aircraft maintenance engineer licence appropriate to the duties being performed;

"ultra-light", with reference to a private aircraft, means an aircraft, other than a helicopter, designated as an ultra-light aircraft by the Minister pursuant to Part II of the *Air Regulations*.

General

3. A flight permit may only be issued in respect of a private aircraft that

(*a*) is of a type for which a certificate of airworthiness may be issued pursuant to Part II of the *Air Regulations*;

(*b*) is of a type that has been accepted for use as a military aeroplane and has been approved by the Minister;

(*c*) was an aeroplane formerly used in the military service of Canada, the United Kingdom or the United States and has been issued with a certificate of airworthiness in any one of those countries;

(*d*) is an ultra-light aircraft constructed in accordance with the requirements of the *Engineering and Inspection Manual*; or

(*e*) is an aircraft, other than a helicopter, that has been approved by the Minister.

4. No person shall fly a private aircraft for which a flight permit has been issued unless

CHAPITRE 57

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les permis de vol pour aéronefs privés

ORDONNANCE CONCERNANT LES PERMIS DE VOL POUR AÉRONEFS PRIVÉS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, N° 3

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les permis de vol pour aéronefs privés*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«permis de vol» désigne un permis de vol délivré en vertu de la partie II du *Règlement de l'Air*;

«qualifié», relativement à un mécanicien d'entretien d'aéronefs, signifie titulaire d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronefs appropriée aux fonctions exercées;

«temps dans les airs», relativement à un aéronef, désigne la période de temps qui commence au moment où l'aéronef quitte la surface du sol pour se terminer au moment où il touche la surface du sol au point d'atterrissage suivant;

«ultra-léger», relativement à un aéronef privé, désigne un aéronef, sauf un hélicoptère, désigné comme aéronef ultra-léger par le Ministre, en vertu de la partie II du *Règlement de l'Air*.

Dispositions générales

3. Un permis de vol n'est délivré à l'égard d'un aéronef privé que si cet aéronef

a) est d'un type à l'égard duquel un certificat de navigabilité peut être délivré en vertu de la partie II du *Règlement de l'Air*;

b) est d'un type qui a été accepté pour servir comme avion militaire et a été approuvé par le Ministre;

c) est un avion antérieurement utilisé dans le service militaire du Canada, du Royaume-Uni ou des États-Unis et à l'égard duquel un certificat de navigabilité a été délivré dans l'un de ces pays;

d) est un aéronef ultra-léger construit selon les exigences de l'*Engineering and Inspection Manual*; ou

e) est un aéronef, sauf un hélicoptère, qui a été approuvé par le Ministre.

4. Il est interdit de piloter un aéronef privé à l'égard duquel un permis de vol a été délivré à moins

(*a*) the flight permit is prominently displayed in the aircraft where it can be readily seen by persons entering the aircraft; and

(*b*) the words "Notice: This aircraft is operating without a certificate of airworthiness" in the English language and "Avis: Cet aéronef vole sans certificat de navigabilité" in the French language in letters at least 3/8 inch in height and of a colour that contrasts sharply with the background on which they are shown, are displayed on the side of the fuselage in a position where they may be readily seen by persons entering the aircraft.

5. A flight permit issued in respect of a private aircraft, other than an ultra-light aircraft, shall not be in force if that aircraft has not been

(*a*) maintained, repaired, modified and overhauled as prescribed in the *Engineering and Inspection Manual*; and

(*b*) certified as serviceable in the aircraft journey log required under Part VIII of the *Air Regulations*, within the interval set out in Column II of an item of the schedule in respect of the type of aircraft set out in Column I of that item by

(i) a qualified aircraft maintenance engineer,

(ii) an authorized representative of a company that has been approved by the Minister for the purpose of inspecting and certifying the serviceability of aircraft, or

(iii) any person approved by the Minister for the purpose of inspecting and certifying the serviceability of aircraft.

6. A flight permit issued in respect of an ultra-light aircraft shall not be in force unless that aircraft has been maintained, repaired, modified and overhauled as prescribed in the *Engineering and Inspection Manual*.

7. (1) A flight permit issued in respect of a private aircraft shall not be in force during

(*a*) any period of suspension of the flight permit under Part II of the *Air Regulations*;

(*b*) any period when maintenance, repair, modification or overhaul is required or is being made to return that aircraft to a serviceable condition; or

(*c*) such periods and under such circumstances as may be specified by the Minister.

(2) Where a flight permit issued in respect of a private aircraft is not in force during a period described in subsection (1), it shall not be in force until the aircraft has been inspected and, except for an ultra-light aircraft, certified as serviceable as prescribed in the *Engineering and Inspection Manual*.

8. A flight permit issued in respect of a private aircraft, maintained, repaired, modified or overhauled and certified as serviceable in compliance with section 5 or maintained in a serviceable condition in compliance with section 6, shall expire on the anniversary of the date of issue of that permit where the Condition and Conformity Inspection procedure prescribed in the *Engineering and Inspection Manual* has not been completed during the 60-day interval immediately preceding that anniversary.

a) que le permis de vol ne soit placé bien en évidence dans l'aéronef, en un endroit où les personnes qui entrent dans l'aéronef puissent facilement le voir; et

b) que l'avis suivant: «Avis: Cet aéronef vole sans certificat de navigabilité», en français, et «Notice: This aircraft is operating without a certificate of airworthiness», en anglais, ne soit apposé en lettres d'au moins 3/8 de pouce de hauteur, d'une couleur contrastant avec le fond, sur le côté du fuselage, en un endroit où les personnes qui entrent dans l'aéronef puissent facilement le voir.

5. Un permis de vol délivré à l'égard d'un aéronef privé, sauf un aéronef ultra-léger, n'est en vigueur que si l'aéronef

a) a été entretenu, réparé, modifié et révisé selon les prescriptions de l'*Engineering and Inspection Manual*; et

b) a été certifié en bon état de service dans le livret de route de l'aéronef, selon les exigences de la partie VIII du *Règlement de l'Air*, dans la période indiquée à l'un des articles de l'annexe, dans la colonne II, pour le type d'aéronef indiqué dans la colonne I en regard de cet article, par

(i) un mécanicien d'entretien d'aéronefs qualifié,

(ii) un représentant autorisé d'une compagnie agréée par le Ministre aux fins de l'inspection des aéronefs et de la délivrance d'un certificat de navigabilité à leur égard, ou

(iii) toute personne agréée par le Ministre aux fins de l'inspection des aéronefs et de la délivrance d'un certificat de navigabilité à leur égard.

6. Un permis de vol délivré à l'égard d'un aéronef ultra-léger n'est en vigueur que si l'aéronef a été entretenu, réparé, modifié et révisé selon les prescriptions de l'*Engineering and Inspection Manual*.

7. (1) Un permis de vol délivré à l'égard d'un aéronef privé n'est pas en vigueur pendant

a) toute période de suspension du permis de vol en vertu de la partie II du *Règlement de l'Air*;

b) toute période pendant laquelle l'aéronef a besoin d'entretien, de réparations, de modifications ou de révision ou toute période pendant laquelle l'aéronef subit ces travaux pour être remis en bon état de service; ou

c) toutes périodes et dans les autres circonstances que peut préciser le Ministre.

(2) Lorsqu'un permis de vol délivré à l'égard d'un aéronef privé n'est pas en vigueur pendant une des périodes définies au paragraphe (1), il ne redeviendra en vigueur qu'après inspection de l'aéronef et, sauf pour les aéronefs ultra-légers, après qu'il aura été certifié comme étant en bon état de service, selon les prescriptions de l'*Engineering and Inspection Manual*.

8. Un permis de vol délivré à l'égard d'un aéronef privé qui a été entretenu, réparé, modifié ou révisé et qui a été certifié comme étant en bon état de service, conformément à l'article 5, ou qui a été maintenu en bon état de service conformément à l'article 6, expire à la date du premier anniversaire de la délivrance de ce permis, lorsque les procédures d'inspection d'état et de conformité prescrites dans l'*Engineering and Inspection Manual* n'auront pas été effectuées dans les 60 jours qui précèdent immédiatement l'anniversaire.

9. Section 8 of this Order does not apply to a flight permit issued for a specified period of time of less than 12 months.

10. A certificate of airworthiness shall not be in force for a private aircraft in respect of which a flight permit has been issued except in accordance with such terms and conditions as the Minister may prescribe in respect of that certificate of airworthiness.

SCHEDULE

(*s. 5*)

Item	Column I Type of Aircraft	Column II Serviceability Certification Intervals
1	Aircraft of a maximum approved take-off weight of more than 12,500 pounds.	Within each 50 hours air time or 6 months prior to flight, whichever period first expires.
2	Aircraft of a maximum approved take-off weight of 12,500 pounds or less.	Within each 100 hours of air time or 12 months prior to flight, whichever period first expires.

9. L'article 8 de la présente ordonnance ne s'applique pas à un permis de vol délivré pour une période de temps spécifiée qui est inférieure à 12 mois.

10. Un certificat de navigabilité ne sera en vigueur pour un aéronef à l'égard duquel un permis de vol a été délivré que selon les modalités et conditions que le Ministre peut prescrire à l'égard de ce certificat de navigabilité.

ANNEXE

(*art. 5*)

Article	Colonne I Type d'aéronef	Colonne II Périodes de certification du bon état de service
1	Aéronefs dont le poids maximal admissible au décollage est supérieur à 12,500 livres.	Dans chaque période de 50 heures de temps dans les airs ou 6 mois avant le vol si cette période s'est terminée la première.
2	Aéronefs dont le poids maximal admissible au décollage est de 12,500 livres ou moins.	Dans chaque période de 100 heures de temps dans les airs ou 12 mois avant le vol si cette période s'est terminée la première.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 58

AERONAUTICS ACT

Privileges Attaching to Aircraft Maintenance Engineer Licences Order

ORDER RESPECTING PRIVILEGES ATTACHING TO AIRCRAFT MAINTENANCE ENGINEER LICENCES

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES IV, NO. 6

Short Title

1. This Order may be cited as the *Privileges Attaching to Aircraft Maintenance Engineer Licences Order*.

Interpretation

2. In this Order, "licensee" means the holder of an aircraft maintenance engineer licence issued under the *Air Regulations*.

Restriction

3. A licensee may exercise the privileges granted by this Order only after he has inspected the aircraft or aircraft part and complied with all applicable instructions set forth in the *Engineering and Inspection Manual* issued under the authority of the Minister of Transport.

Certification by Licensee

4. A licensee whose licence is endorsed under category "A" may

(*a*) before flight, certify as airworthy or serviceable, any aircraft of a type endorsed on his licence under that category;

(*b*) certify that any minor repair or any replacement made to any aircraft of a type endorsed on his licence under that category complies with the standards of airworthiness established by the Minister;

(*c*) recommend the renewal of the certificate of airworthiness or flight permit of any aircraft of a type endorsed on his licence under that category; and

(*d*) certify as airworthy or serviceable any glider of a maximum permissible gross weight of 2,000 pounds or less.

5. A licensee whose licence is endorsed under category "B" may

(*a*) after manufacture, repair, modification or overhaul certify as airworthy or serviceable any airframe or any part of

CHAPITRE 58

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les privilèges conférés par les licences de mécanicien d'entretien d'aéronefs

ORDONNANCE CONCERNANT LES PRIVILÈGES CONFÉRÉS PAR LES LICENCES DE MÉCANICIEN D'ENTRETIEN D'AÉRONEFS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE IV, N° 6

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les privilèges conférés par les licences de mécanicien d'entretien d'aéronefs*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance, «titulaire d'une licence» ou «titulaire de licence» désigne le titulaire d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronefs délivrée en vertu du *Règlement de l'Air*.

Restrictions

3. Le titulaire d'une licence ne peut exercer les privilèges conférés en vertu de la présente ordonnance qu'après avoir inspecté l'aéronef ou la partie d'aéronef en cause et s'être conformé à toutes les instructions pertinentes de l'*Engineering and Inspection Manual*, publication autorisée par le ministre des Transports.

Certification par le titulaire d'une licence

4. Un titulaire de licence dont la licence est annotée pour la catégorie «A» peut

a) certifier en état de navigabilité ou en bon état de service, avant le vol, tout aéronef d'un type inscrit sur sa licence sous cette catégorie;

b) certifier que toute réparation de moindre importance ou toute substitution effectuée sur un aéronef d'un type inscrit sur sa licence sous cette catégorie, est conforme aux normes de navigabilité établies par le Ministre;

c) recommander le renouvellement du certificat de navigabilité ou du permis de vol de tout aéronef d'un type inscrit sur sa licence sous cette catégorie; et

d) certifier en état de navigabilité ou en bon état de service tout planeur dont le poids brut maximum admissible est de 2,000 livres ou moins.

5. Un titulaire de licence dont la licence est annotée pour la catégorie «B» peut

a) certifier en état de navigabilité ou en bon état de service, après fabrication, réparation, modification ou révision, toute

an airframe of a type of aircraft endorsed on his licence under that category;

(*b*) certify that any repair, replacement, modification or overhaul made to any airframe or any part of an airframe of a type of aircraft endorsed on his licence under that category complies with the standards of airworthiness established by the Minister;

(*c*) certify as airworthy or serviceable any glider of maximum permissible gross weight of 2,000 pounds or less; and

(*d*) certify that any repair, replacement, modification or overhaul made to any glider of a maximum permissible gross weight of 2,000 pounds or less complies with the standards of airworthiness established by the Minister.

6. A licensee whose licence is endorsed under category "D" may

(*a*) after manufacture, repair, modification or overhaul certify as airworthy or serviceable any engine or any part of an engine of a type endorsed on his licence under that category; and

(*b*) certify that any repair, replacement, modification or overhaul made to any engine or any part of an engine of a type endorsed on his licence under that category complies with the standards of airworthiness established by the Minister.

7. A licensee whose licence is endorsed under category "R" may

(*a*) before flight certify as airworthy any aircraft of a type endorsed on his licence under that category;

(*b*) certify that any minor repair or any replacement made to any aircraft of a type endorsed on his licence under that category complies with the standards of airworthiness established by the Minister; and

(*c*) recommend the renewal of the certificate of airworthiness of any aircraft of a type endorsed on his licence under that category.

cellule ou toute partie de cellule d'un type d'aéronef inscrit sur sa licence sous cette catégorie;

b) certifier que toute réparation, substitution, modification ou révision subie par une cellule ou une partie de cellule d'un type d'aéronef inscrit sur sa licence sous cette catégorie, est conforme aux normes de navigabilité établies par le Ministre;

c) certifier en état de navigabilité ou en bon état de service tout planeur dont le poids brut maximum admissible est de 2,000 livres ou moins; et

d) certifier que toute réparation, substitution, modification ou révision subie par un planeur dont le poids brut maximum admissible est de 2,000 livres ou moins, est conforme aux normes de navigabilité établies par le Ministre.

6. Un titulaire de licence dont la licence est annotée pour la catégorie «D» peut

a) certifier en état de navigabilité ou en bon état de service, après fabrication, réparation, modification ou révision, tout moteur ou toute partie de moteur d'un type inscrit sur sa licence sous cette catégorie; et

b) certifier que toute réparation, substitution, modification ou révision subie par un moteur ou une partie de moteur d'un type inscrit sur sa licence sous cette catégorie, est conforme aux normes de navigabilité établies par le Ministre.

7. Un titulaire de licence dont la licence est annotée pour la catégorie «R» peut

a) certifier en état de navigabilité, avant le vol, tout aéronef d'un type inscrit sur sa licence sous cette catégorie;

b) certifier que toute réparation de moindre importance ou toute substitution effectuée sur un aéronef d'un type inscrit sur sa licence sous cette catégorie, est conforme aux normes de navigabilité établies par le Ministre; et

c) recommander le renouvellement du certificat de navigabilité de tout aéronef d'un type inscrit sur sa licence sous cette catégorie.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 59

AERONAUTICS ACT

Prohibited and Restricted Airspace Order

ORDER RESPECTING PROHIBITED AND RESTRICTED AIRSPACE

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 9

Short Title

1. This Order may be cited as the *Prohibited and Restricted Airspace Order*.

Camp Gagetown, New Brunswick

2. No person shall, except with the permission of the Minister and subject to such terms and conditions as may be specified by him, operate an aircraft in the airspace

(*a*) at or below 2,000 feet above sea level over the area bounded by a line commencing at

Latitude 45°28′10″ North, Longitude 66°14°40″ West; THENCE, to Latitude 45°26′07″ North, Longitude 66°17′40″ West; THENCE, to Latitude 45°27′50″ 45°27′50″ North, Longitude 66°21′10″ West; THENCE, to the point of beginning; or

(*b*) at or below 25,000 feet above sea level over the area bounded by a line commencing at

Latitude 45°51′20″ North, Longitude 66°15′40″ West; THENCE, to Latitude 45°46′00″ North, Longitude 66°11′40″ West; THENCE, to Latitude 45°34′40″ North, Longitude 66°05′30″ West; THENCE, to Latitude 45°28′10″ North, Longitude 66°14′40″ West; THENCE, to Latitude 45°27′50″ North, Longitude 66°21′10″ West; THENCE, to Latitude 45°33′30″ North, Longitude 66°32′00″ West; THENCE, to Latitude 45°40′00″ North, Longitude 66°35′00″ West; THENCE, to Latitude 45°46′30″ North, Longitude 66°29′15″ West; THENCE, to Latitude 45°48′00″ North, Longitude 66°29′10″ West; THENCE, to Latitude 45°50′20″ North, Longitude 66°25′40″ West, THENCE, to the point of beginning.

Suffield, Alberta

3. (1) No person shall operate an aircraft in the airspace over the area described in subsection (2)

(*a*) at or below 13,000 feet above sea level;

(*b*) at or below 33,000 feet above sea level during the period April 15th to November 15th, inclusive, in each year; or

CHAPITRE 59

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur des espaces aériens interdits ou réglementés

ORDONNANCE CONCERNANT DES ESPACES AÉRIENS INTERDITS OU RÉGLEMENTÉS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, N° 9

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur des espaces aériens interdits ou réglementés*.

Camp Gagetown (Nouveau-Brunswick)

2. Aucun aéronef ne peut, sauf avec l'autorisation du Ministre et aux conditions que celui-ci peut imposer, voler dans l'espace aérien situé

a) à une altitude égale ou inférieure à 2,000 pieds au-dessus du niveau de la mer dans la zone délimitée par une ligne reliant les points suivants:

45°28′10″ de latitude nord et 66°14′40″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 45°26′07″ de latitude nord et 66°17′40″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 45°27′50″ de latitude nord et 66°21′10″ de longitude ouest; pour revenir ensuite au point de départ; ou

b) à une altitude égale ou inférieure à 25,000 pieds au-dessus du niveau de la mer dans la zone délimitée par une ligne reliant les points suivants:

45°51′20″ de latitude nord et 66°15′40″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 45°46′00″ de latitude nord et 66°11′40″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 45°34′40″ de latitude nord et 66°05′30″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 45°28′10″ de latitude nord et 66°14′40″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 45°27′50″ de latitude nord et 66°21′10″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 45°33′30″ de latitude nord et 66°32′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 45°40′00″ de latitude nord et 66°35′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 45°46′30″ de latitude nord et 66°29′15″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 45°48′00″ de latitude nord et 66°29′10″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 45°50′20″ de latitude nord et 66°25′40″ de longitude ouest; pour revenir au point de départ.

Suffield (Alberta)

3. (1) Aucun aéronef ne peut, dans l'espace aérien situé au-dessus de la zone définie au paragraphe (2), voler

a) à une altitude égale ou inférieure à 13,000 pieds au-dessus du niveau de la mer;

(*c*) at or below such altitude and for such period as may from time to time be specified by the Minister, by means of a Notice to Airmen (NOTAM).

(2) The area referred to in subsection (1) is the area bounded by a line commencing at

Latitude 50°42′00″ North, Longitude 111°09′00″ West; THENCE, to Latitude 50°42′00″ North, Longitude 110°35′00″ West; THENCE, to Latitude 50°13′00″ North, Longitude 110°35′00″ West; THENCE, to Latitude 50°13′00″ North, Longitude 111°05′00″ West; THENCE, to Latitude 50°15′00″ North, Longitude 111°10′00″ West; THENCE, to Latitude 50°40′00″ North, Longitude 111°10′00″ West; THENCE, to Latitude 50°40′00″ North, Longitude 111°09′00″ West; THENCE, to the point of beginning.

Lake St-Pierre, Quebec

4. (1) No person shall operate an aircraft in the airspace over the area described in subsection (2) below 18,000 feet above sea level unless the flight is authorized by the Montreal Area Control Centre and approved by the Superintendent, Proof and Experimental Test Establishment, or his representative.

(2) The area referred to in subsection (1) is the area bounded by a line commencing at

Latitude 46°15′00″ North, Longitude 72°39′14″ West; THENCE, to Latitude 46°15′00″ North, Longitude 72°43′20″ West; THENCE, to Latitude 46°12′18″ North, Longitude 72°48′41″ West; THENCE, to Latitude 46°10′54″ North, Longitude 72°54′18″ West; THENCE, to Latitude 46°09′20″ North, Longitude 72°56′20″ West; THENCE, to Latitude 46°07′21″ North, Longitude 72°55′00″ West; THENCE, along the south shore of Lake St-Pierre THENCE, to Latitude 46°09′38″ North, Longitude 72°45′15″ West; THENCE, to Latitude 46°08′38″ North, Longitude 72°43′54″ West; THENCE, to Latitude 46°11′32″ North, Longitude 72°39′40″ West; THENCE, to Latitude 46°13′57′ North, Longitude 72°38′27″ West; THENCE, along the west bank of the Nicolet River to the point of beginning.

Cold Lake Air Weapons Range, Alberta and Saskatchewan

5. (1) No person shall operate an aircraft in the airspace over the area described in subsection (2) except with the permission of the officer in charge of the aerodrome control tower, Canadian Forces Base, Cold Lake, Alberta, or his representative.

(2) The area referred to in subsection (1) is the area bounded by a line commencing at

b) à une altitude égale ou inférieure à 33,000 pieds au-dessus du niveau de la mer chaque année entre le 15 avril et le 15 novembre inclusivement; ou

c) à une altitude ou au-dessous d'une altitude et au cours d'une période que le Ministre peut, de temps à autre, spécifier au moyen d'un avis aux navigateurs aériens (NOTAM).

(2) La zone dont il est question au paragraphe (1) est la zone délimitée par une ligne reliant les points suivants:

50°42′00″ de latitude nord et 111°09′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 50°42′00″ de latitude nord et 110°35′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 50°13′00″ de latitude nord et 110°35′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 50°13′00″ de latitude nord et 111°05′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 50°15′00″ de latitude nord et 111°10′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 50°40′00″ de latitude nord et 111°10′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 50°40′00″ de latitude nord et 111°09′00″ de longitude ouest; pour revenir ensuite au point de départ.

Lac Saint-Pierre (*Québec*)

4. (1) Aucun aéronef ne peut, dans l'espace aérien situé au-dessus de la zone définie au paragraphe (2), voler à une altitude inférieure à 18,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, à moins que le vol ne soit autorisé par le Centre de contrôle régional de Montréal et que celui-ci n'ait obtenu l'approbation du surintendant du Centre d'expérimentation et d'essai ou de son représentant.

(2) La zone visée au paragraphe (1) est la zone délimitée par une ligne reliant les points suivants:

46°15′00″ de latitude nord et 72°39′14″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 46°15′00″ de latitude nord et 72°43′20″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 46°12′18″ de latitude nord et 72°48′41″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 46°10′54″ de latitude nord et 72°54′18″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 46°09′20″ de latitude nord et 72°56′20″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 46°07′21″ de latitude nord et 72°55′00″ de longitude ouest; puis suivant la rive sud du lac Saint-Pierre jusqu'à un point situé par 46°09′38″ de latitude nord et 72°45′15″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 46°08′38″ de latitude nord et 72°43′54″ de longitude ouest; de là, au point situé par 46°11′32″ de latitude nord et 72°39′40″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 46°13′57″ de latitude nord et 72°38′27″ de longitude ouest; puis suivant la rive ouest de la rivière Nicolet jusqu'au point de départ.

Champ de tir aérien de Cold Lake (*Alberta et Saskatchewan*)

5. (1) Aucun aéronef ne peut voler dans l'espace aérien situé au-dessus de la zone définie au paragraphe (2), sauf avec la permission de l'officier responsable de la tour de contrôle de l'aérodrome des Forces canadiennes de Cold Lake (Alberta), ou de son représentant.

(2) La zone dont il est question au paragraphe (1) est la zone délimitée par une ligne reliant les points suivants:

Latitude 54°46′00″ North, Longitude 108°40′00″ West; THENCE, to Latitude 54°46′00″ North, Longitude 109°58′00″ West; THENCE, to Latitude 54°44′00″ North, Longitude 109°58′00″ West; THENCE, to Latitude 54°44′00″ North, Longitude 110°13′00″ West; THENCE, to Latitude 54°46′00″ North, Longitude 110°13′00″ West; THENCE, to Latitude 54°46′00″ North, Longitude 111°18′00″ West; THENCE, to Latitude 55°20′00″ North, Longitude 111°18′00″ West; THENCE, to Latitude 55°20′00″ North, Longitude 108°25′00″ West; THENCE, to Latitude 54°56′00″ North, Longitude 108°25′00″ West; THENCE, to the point of beginning.

Chalk River, Ontario

6. (1) No person shall operate an aircraft in the airspace over the area described in subsection (2) at or below 6,000 feet above sea level.

(2) The area referred to in subsection (1) is the area within a radius of 4 nautical miles of Perch Lake,

Latitude 46°02′00″ North, Longitude 77°23′00″ West.

Pinawa, Manitoba

7. (1) No person shall operate an aircraft in the airspace over the area described in subsection (2) at or below 2,000 feet above sea level.

(2) The area referred to in subsection (1) is the area within a radius of 2 1/2 nautical miles of the Whiteshell Nuclear Research Establishment,

Latitude 50°11′18″ North, Longitude 96°00′35″ West.

Camp Shilo, Manitoba

8. No person shall operate an aircraft in the airspace

(*a*) at or below 4,000 feet above sea level over the area bounded by a line commencing at

Latitude 49°50′30″ North, Longitude 99°38′00″ West; THENCE, to Latitude 49°50′30″ North, Longitude 99°34′00″ West; THENCE, southward to the CNR railway at Latitude 49°48′26″ North, Longitude 99°34′00″ West; THENCE, westward along the CNR railway to Latitude 49°48′42″ North, Longitude 99°38′00″ West; THENCE, northward to the point of beginning; or

(*b*) below 18,000 feet above sea level over the area bounded by a line commencing at

Latitude 49°48′44″ North, Longitude 99°39′17″ West; THENCE, eastward along the CNR railway to Latitude 49°48′35″ North, Longitude 99°20′54″ West; THENCE, southward to Latitude 49°42′35″ North, Longitude 99°20′54″ West; THENCE, eastward to Latitude 49°42′35″ North, Longitude 99°16′46″ West; THENCE, southward to Latitude 49°39′02″ North, Longitude 99°16′46″ West; THENCE, westward along the north bank of the Assiniboine River to Latitude 49°41′37″ North, Longitude 99°39′17″ West; THENCE, northward to the point of beginning.

54°46′00″ de latitude nord et 108°40′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 54°46′00″ de latitude nord et 109°58′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 54°44′00″ de latitude nord et 109°58′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 54°44′00″ de latitude nord et 110°13′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 54°46′00″ de latitude nord et 110°13′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 54°46′ro00″ de latitude nord et 111°18′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 55°20′00″ de latitude nord et 111°18′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 55°20′00″ de latitude nord et 108°25′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 54°56′00″ de latitude nord et 108°25′00″ de longitude ouest; pour revenir ensuite au point de départ.

Chalk River (Ontario)

6. (1) Aucun aéronef ne peut voler dans l'espace aérien situé au-dessus de la zone définie au paragraphe (2) à une altitude égale ou inférieure à 6,000 pieds au-dessus du niveau de la mer.

(2) La zone dont il est question au paragraphe (1) est la zone qui s'étend dans un rayon de 4 milles marins de Perch Lake, situé par

46°02′00″ de latitude nord et 77°23′00″ de longitude ouest.

Pinawa (Manitoba)

7. (1) Aucun aéronef ne peut voler dans l'espace aérien situé au-dessus de la zone définie au paragraphe (2) à une altitude égale ou inférieure à 2,000 pieds au-dessus du niveau de la mer.

(2) La zone dont il est question au paragraphe (1) est la zone qui s'étend dans un rayon de 2 1/2 milles marins du Centre de recherche nucléaire de Whiteshell, situé par

50°11′18″ de latitude nord et 96°00′35″ de longitude ouest.

Camp Shilo (Manitoba)

8. Aucun aéronef ne peut voler dans l'espace aérien situé

a) à une altitude égale ou inférieure à 4,000 pieds au-dessus du niveau de la mer dans la zone délimitée par une ligne reliant les points suivants:

49°50′30″ de latitude nord et 99°38′00″ de longitude ouest; DE LÀ, au point situé par 49°50′30″ de latitude nord et 99°34′00″ de longitude ouest; DE LÀ, vers le sud jusqu'au chemin de fer du CN, au point situé par 49°48′26″ de latitude nord et 99°34′00″ de longitude ouest; DE LÀ, vers l'ouest en longeant le chemin de fer du CN jusqu'au point situé par 49°48′42″ de latitude nord et 99°38′00″ de longitude ouest; DE LÀ, vers le nord pour revenir au point de départ; ou

b) à une altitude inférieure à 18,000 pieds au-dessus du niveau de la mer dans la zone délimitée par une ligne reliant les points suivants:

49°48′44″ de latitude nord et 99°39′17″ de longitude ouest; DE LÀ, vers l'est le long du chemin de fer du CN jusqu'au point situé par 49°48′35″ de latitude nord et 99°20′54″ de longitude ouest; DE LÀ, vers le sud jusqu'au point situé par 49°42′35″ de latitude nord et 99°20′54″ de longitude ouest; DE LÀ, vers l'est jusqu'au point situé par 49°42′35″ de

latitude nord et 99°16′46″ de longitude ouest; DE LÀ, vers le sud jusqu'au point situé par 49°39′02″ de latitude nord et 99°16′46″ de longitude ouest; DE LÀ, vers l'ouest le long de la rive nord de la rivière Assiniboine jusqu'au point situé par 49°41′37″ de latitude nord et 99°39′17″ de longitude ouest; DE LÀ, vers le nord pour revenir au point de départ.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 60

AERONAUTICS ACT

Radar Transponder Order

ORDER RESPECTING RADAR TRANSPONDER

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES II, NO. 10

Short Title

1. This Order may be cited as the *Radar Transponder Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"Canadian domestic airspace" means all navigable airspace of Canada, designated and defined as such in the *Designated Airspace Handbook*; (*espace aérien intérieur canadien*)

"Code (followed by a number)" means the code having that number as determined by the method set out in *Radio Standards Specification 148*; (*groupe codé*)

"high level airspace" means all airspace that is within the Canadian domestic airspace at or above 18,000 feet above mean sea level; (*espace aérien supérieur*)

«low level airspace» means all airspace that is within the Canadian domestic airspace and below 18,000 feet above mean sea level; (*espace aérien inférieur*)

"Mode A interrogation" means the transmission of a radio signal or combination of signals intended to trigger a transponder or group of transponders using pulse spacing that conforms to the specifications prescribed by *Radio Standards Specification 148* for Mode 3/A interrogation; (*interrogation de mode A*)

«*Radio Standards Specification 148*» means the specifications issued by the Minister of Communications pursuant to subsection 17(2) of the *General Radio Regulations, Part II* applicable to mobile station grade I radar transponder equipment for use in the air traffic control radar beacon system operating in the 960 to 1,215 (megaHertz) band; (*Cahier des charges nº 148 sur les normes radio-électriques*)

"transponder" means a radar transponder that has the capability of receiving Mode A interrogation and replying thereto with 64 codes in accordance with *Radio Standards Specification 148*. (*transpondeur*)

Operations in Controlled High Level Airspace

3. Subject to sections 4 and 5, no person shall operate an aircraft within controlled high level airspace unless

CHAPITRE 60

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les transpondeurs radar

ORDONNANCE CONCERNANT LES TRANSPONDEURS RADAR

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE II, Nº 10

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les transpondeurs radar*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«*Cahier des charges nº 148 sur les normes radioélectriques*» désigne le cahier des charges publié par le ministre des Communications en vertu du paragraphe 17(2) du *Règlement général sur la radio, Partie II*, visant les transpondeurs radar, classe I, de station mobile, pour emploi dans le réseau de balises répondeuses du contrôle de la circulation aérienne qui fonctionne dans la bande de 960 à 1,215 mégahertz; (*Radio Standards Specification 148*)

«espace aérien inférieur» désigne l'espace aérien intérieur canadien, situé à moins de 18,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer; (*low level airspace*)

«espace aérien intérieur canadien» s'entend de tout l'espace aérien navigable du Canada, tel que désigné et défini dans le *Designated Airspace Handbook*; (*Canadian domestic airspace*)

«espace aérien supérieur» désigne l'espace aérien intérieur canadien, situé à 18,000 pieds ou plus au- dessus du niveau moyen de la mer; (*high level airspace*)

«groupe codé (suivi d'un numéro)» désigne le groupe codé qui porte le numéro déterminé par la méthode indiquée dans le *Cahier des charges nº 148 sur les normes radioélectriques*; (*Code*)

«interrogation de mode A» signifie la transmission d'un signal radio ou d'un groupe de signaux en vue de déclencher un transpondeur ou un groupe de transpondeurs utilisant un espacement entre impulsions qui est conforme aux prescriptions du *Cahier des charges nº 148 sur les normes radioélectriques* pour l'interrogation de mode 3/A; (*Mode A interrogation*)

«transpondeur» désigne un transpondeur radar qui peut recevoir une interrogation de mode A et y répondre au moyen de 64 groupes codés, conformément au *Cahier des charges nº148 sur les normes radioélectriques*. (*transponder*)

Vols dans l'espace aérien supérieur contrôlé

3. Sous réserve des articles 4 et 5, nul ne peut piloter un aéronef dans l'espace aérien supérieur contrôlé, à moins que

(*a*) the aircraft is equipped with a serviceable transponder; and

(*b*) the transponder is

(i) operated as directed by the appropriate air traffic control unit, or

(ii) adjusted so as to reply to Mode A interrogation with Code 30 where no direction is given by the appropriate air traffic control unit.

4. Where a transponder fails during flight, an aircraft may be operated within controlled high level airspace without a serviceable transponder

(*a*) to the next airport of intended landing; and

(*b*) thereafter, to complete an itinerary, if so authorized by the appropriate air traffic control unit.

5. An air traffic control unit may, on receipt of a written request, authorize an aircraft that is not equipped with a serviceable transponder to be operated within controlled high level airspace under its jurisdiction subject to such conditions and limitations as may be deemed necessary for the safety of air traffic.

Operations in Low Level Airspace

6. No person shall, while in flight in an aircraft within low level airspace, operate a transponder replying to Mode A interrogation unless

(*a*) the transponder is operated as directed by the appropriate air traffic control unit; or

(*b*) where the aircraft is being operated under the visual flight rules, the transponder is adjusted so as to reply to Mode A interrogation with

(i) Code 12, when the aircraft is operated below 10,000 feet above mean sea level, or

(ii) Code 14, when the aircraft is operated at or above 10,000 feet above mean sea level.

General

7. Notwithstanding sections 3 and 6, a transponder may, at any time, be adjusted to reply to Mode A interrogation with

(*a*) Code 76, to indicate a communication failure; or

(*b*) Code 77, to indicate an in-flight emergency.

a) l'aéronef ne soit muni d'un transpondeur en état de fonctionner; et

b) à moins que le transpondeur

(i) ne soit utilisé selon les directives de l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne, ou

(ii) ne soit réglé de façon à répondre par le groupe codé 30 à une interrogation de mode A, lorsque l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne ne donne aucune directive.

4. Lorsqu'un transpondeur tombe en panne au cours d'un vol, l'aéronef qui est de ce fait privé d'un transpondeur en état de fonctionner peut être piloté dans l'espace aérien supérieur contrôlé

a) jusqu'au prochain aéroport où il doit atterrir; et

b) par la suite, pour compléter un itinéraire, selon qu'il est autorisé à le faire par l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne.

5. Un organe du contrôle de la circulation aérienne peut, dès la réception d'une demande écrite, autoriser un aéronef non muni d'un transpondeur en état de fonctionner, à voler dans l'espace aérien supérieur contrôlé relevant de sa compétence, sous réserve des conditions et restrictions qui peuvent être jugées nécessaires pour la sécurité de la circulation aérienne.

Vols dans l'espace aérien inférieur

6. Nul ne peut, lorsqu'il est à bord d'un aéronef en vol dans l'espace aérien inférieur, utiliser un transpondeur qui répond aux interrogations de mode A, à moins que

a) ce transpondeur ne soit utilisé selon les directives de l'organe compétent du contrôle de la circulation aérienne; ou que,

b) lorsque l'aéronef est piloté conformément aux règles de vol à vue, ce transpondeur ne soit réglé de façon à répondre aux interrogations de mode A

(i) par le groupe codé 12, lorsque l'aéronef vole à moins de 10,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer, ou

(ii) par le groupe codé 14, lorsque l'aéronef vole à 10,000 pieds ou plus au-dessus du niveau moyen de la mer.

Dispositions générales

7. Nonobstant les articles 3 et 6, un transpondeur peut, en tout temps, être réglé de façon à répondre aux interrogations de mode A

a) par le groupe codé 76 pour signifier une panne des communications; ou

b) par le groupe codé 77 pour signifier un état d'urgence en vol.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 61

AERONAUTICS ACT

Restraint of Carry-On Baggage Order

ORDER RESPECTING RESTRAINT OF CARRY-ON BAGGAGE

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES VII, NO. 4

Short Title

1. This Order may be cited as the *Restraint of Carry-On Baggage Order.*

Stowing of Baggage

2. No air carrier shall permit a passenger to carry any article of baggage on an aeroplane unless that article is stowed during take-off, landing and any period of in-flight turbulence

(*a*) in a compartment or overhead clothing rack that has been approved by the Minister for the stowage of carry-on baggage; or

(*b*) under a passenger seat.

3. Any article of baggage stowed under a passenger seat, in accordance with section 2, shall not obstruct the accessibility of any safety equipment and shall be restrained in a manner that has been approved by the Minister to withstand

(*a*) a forward ultimate force of 9.0 gravity; and

(*b*) a sideward ultimate force of 1.5 gravity.

CHAPITRE 61

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur l'assujettissement des bagages de cabine

ORDONNANCE CONCERNANT L'ASSUJETTISSEMENT DE BAGAGES DE CABINE

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE VII, N° 4

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur l'assujettissement des bagages de cabine.*

Arrimage des bagages

2. Nul transporteur aérien ne doit permettre à un passager d'emporter à bord d'un avion un article quelconque de bagage à moins que, au cours du décollage, de l'atterrissage et de toute période de turbulence en vol, cet article ne soit arrimé

a) dans un compartiment ou porte-bagages approuvé par le Ministre pour l'arrimage des bagages de cabine; ou

b) sous un siège de passager.

3. Les articles de bagages arrimés sous les sièges de passagers conformément aux dispositions de l'article 2 ne doivent pas obstruer l'accès aux équipements de sécurité et doivent être assujettis, par un moyen approuvé par le Ministre, de façon à résister

a) à une force ultime vers l'avant égale à 9.0 fois la gravité; et

b) à une force latérale ultime égale à 1.5 fois la gravité.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 62

AERONAUTICS ACT

Rotorcraft Air Transport Operations Order

ORDER PRESCRIBING STANDARDS AND PROCEDURES FOR AIR CARRIERS USING ROTORCRAFT IN AIR TRANSPORT OPERATIONS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES VII, NO. 6

Short Title

1. This Order may be cited as the *Rotorcraft Air Transport Operations Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"air transport" means the carriage by rotorcraft of persons, property or mail for hire or reward; (*transport aérien*)

"approved" means approved by the Director; (*approuvé*)

"cabin attendant" means a crew member, other than a flight crew member, assigned to duty in a passenger-carrying rotorcraft during flight time; (*agent de cabine*)

"crew member" means a person assigned to duty in a rotorcraft during flight time; (*membre d'équipage*)

"Director" means the Director General, Civil Aeronautics; (*Directeur*)

"flight" means the flight of a rotorcraft; (*vol*)

"flight crew member" means a pilot, flight engineer or flight navigator assigned to duty in a rotorcraft during flight time; (*membre d'équipage de conduite*)

"flight plan" means the information submitted to an air traffic services unit in accordance with the *Flight Plans and Flight Notifications Order*; (*plan de vol*)

"flight watch system" means a system described in the operations manual for the monitoring of rotorcraft during flight time; (*système de surveillance des vols*)

"maintenance" means any function performed in the servicing, rectification or inspection of a rotorcraft or component parts thereof; (*entretien*)

"operational control", in respect of a flight, means the exercise of authority over, or the initiation, continuation, diversion or termination of, a flight; (*contrôle d'exploitation*)

"Regional Administrator" means the Regional Administrator, Canadian Air Transportation Administration; (*administrateur régional*)

CHAPITRE 62

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur l'utilisation de giravions pour le transport aérien

NORMES ET PROCÉDURES À RESPECTER POUR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS QUI UTILISENT DES GIRAVIONS DANS L'EXPLOITATION D'UN SERVICE DE TRANSPORT AÉRIEN

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE VII, N° 6

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur l'utilisation de giravions pour le transport aérien*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«administrateur régional» désigne un administrateur régional de l'Administration canadienne des transports aériens; (*Regional Administrator*)

«agent de cabine» désigne un membre d'équipage, autre qu'un membre d'équipage de conduite, chargé de fonctions pendant le temps de vol à bord d'un giravion qui transporte des passagers (*cabin attendant*)

«approuvé» signifie approuvé par le Directeur; (*approved*)

«commandant en second» désigne le pilote nommé par un transporteur aérien pour exercer les fonctions de commandant en second d'un giravion pendant le temps de vol; (*second-in-command*)

«contrôle d'exploitation» désigne, relativement à tout vol, l'exercice du droit de faire entreprendre, poursuivre, dérouter ou terminer un vol; (*operational control*)

«démontrer» signifie établir à la satisfaction du Directeur; (*show*)

«Directeur» désigne le Directeur général de l'aéronautique civile; (*Director*)

«entretien» désigne toute opération effectuée au titre de l'entretien courant, de la réparation ou de l'inspection d'un giravion ou de ses composantes; (*maintenance*)

«giravion» désigne un aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors; (*rotorcraft*)

«membre d'équipage» désigne une personne chargée de fonctions à bord d'un giravion pendant le temps de vol; (*crew member*)

«membre d'équipage de conduite» désigne un pilote, un mécanicien navigant ou un navigateur chargé de fonctions à bord d'un giravion pendant le temps de vol; (*flight crew member*)

"rotorcraft" means a power-driven heavier-than-air aircraft supported in flight by the reactions of the air on one or more rotors; (*giravion*)

"second-in-command" means a pilot who is designated by an air carrier as second-in-command of a rotorcraft during flight time; (*commandant en second*)

"show" means show to the satisfaction of the Director. (*démontrer*)

Application

3. Except as may be otherwise authorized in the operations specifications, an air carrier shall operate a rotorcraft in any air transport operation in compliance with this Order.

PART I

CERTIFICATION REQUIREMENTS

Application for Operating Certificate

4. An applicant for an operating certificate or amendment thereto shall submit an application therefor, in a form and manner prescribed by the Director, to the Regional Administrator in whose region the applicant proposes to establish or has established his main operations base.

5. (1) An applicant for an operating certificate shall show that he has the qualified managerial personnel necessary to operate the proposed air transport operation and that such personnel are employed on a full time basis in the following or equivalent positions:

(*a*) Managing Director;

(*b*) Director of Flight Operations (or Operations Manager);

(*c*) Chief Pilot; and

(*d*) Chief Maintenance Engineer.

(2) Where, because of the nature of an air transport operation, positions other than those specified in subsection (1) would, in the opinion of the Director, be more appropriate, the Director may

(*a*) approve different positions or a different number of positions; and

(*b*) authorize the allocation of more than one position to one person.

6. (1) No person shall serve as a Director of Flight Operations (or Operations Manager) unless his qualifications, background and experience are satisfactory to the Director.

(2) No person shall serve as a Chief Pilot or Chief Maintenance Engineer unless he meets the requirements for that position set forth in Schedule I.

«plan de vol» désigne les informations données à un organe des services de contrôle de la circulation aérienne, conformément à l'*Ordonnance sur les plans et avis de vol*; (*flight plan*)

«système de surveillance des vols» désigne le système décrit dans le manuel d'exploitation relativement à la surveillance d'un giravion en vol; (*flight watch system*)

«transport aérien» désigne le transport par giravion, de personnes, de biens ou de courrier contre paiement ou toute autre rémunération; (*air transport*)

«vol» désigne le vol d'un giravion. (*flight*)

Application

3. Sauf autorisation contraire énoncée dans les spécifications d'exploitation, un transporteur aérien doit exploiter un giravion affecté à un service de transport aérien conformément aux dispositions de la présente ordonnance.

PARTIE I

CONDITIONS DE DÉLIVRANCE D'UN CERTIFICAT D'EXPLOITATION

Demande de certificat d'exploitation

4. Le demandeur d'un certificat d'exploitation ou d'une modification à un certificat d'exploitation doit présenter une demande à cet effet, dans la forme et de la manière prescrites par le Directeur, à l'administrateur régional de la région où l'intéressé se propose d'établir ou a établi sa principale base d'exploitation.

5. (1) Le demandeur d'un certificat d'exploitation doit démontrer qu'il dispose du personnel de gestion qualifié nécessaire à l'exploitation du service de transport aérien envisagé et que ce personnel est employé à plein temps pour occuper les postes suivants ou des postes équivalents:

a) administrateur délégué;

b) directeur des opérations aériennes ou directeur d'exploitation;

c) chef pilote; et

d) chef mécanicien d'entretien.

(2) Lorsqu'en raison de la nature d'un service de transport aérien, le Directeur juge que des postes autres que ceux mentionnés au paragraphe (1) conviendraient mieux, il peut

a) approuver d'autres postes ou un nombre différent de postes; et

b) autoriser le cumul de plusieurs postes par une même personne.

6. (1) Nul ne peut remplir les fonctions de directeur des opérations aériennes ou directeur d'exploitation si ses titres de compétence, ses antécédents et son expérience ne sont pas jugés satisfaisants par le Directeur.

(2) Nul ne peut remplir les fonctions de chef pilote ou de chef mécanicien d'entretien s'il ne satisfait aux exigences énoncées à l'annexe I pour ce poste.

Operating Certificate and Operations Specifications

7. Where an applicant meets all the requirements for an operating certificate, the Minister may issue a numbered certificate stating that the air carrier is adequately equipped and able to conduct a safe operation in accordance with the *Air Regulations*, air navigation orders and the operations specifications forming part of the certificate.

8. An operating certificate shall set forth

(*a*) the number of the certificate;

(*b*) the name of the air carrier to which it is issued;

(*c*) a description of the operations authorized;

(*d*) the date of issue; and

(*e*) the operations specifications, which shall set forth

(i) the name of the air carrier,

(ii) the nature of the operations authorized,

(iii) the types of rotorcraft authorized for use,

(iv) en route authorizations and limitations, including base and areas of operation,

(v) special aerodrome weather minima authorization,

(vi) procedures for control of rotorcraft weight and balance, and

(vii) any other information required by the Director to ensure that the air carrier is adequately equipped and able to conduct a safe operation.

9. No air carrier shall conduct an air transport operation in violation or contravention of the operations specifications and conditions forming part of his operating certificate.

10. (1) An air carrier shall keep each of his employees informed of the provisions of the operations specifications that apply to the employee's duties and responsibilities.

(2) An air carrier shall place a complete copy of his operations specifications in an appropriately indexed section of his operations manual.

11. An air carrier shall give written notice to the Regional Administrator in whose region his main operations base is established of any change in mailing address at least 30 days in advance of such change.

Certificat d'exploitation et spécifications d'exploitation

7. Lorsque le demandeur satisfait à toutes les exigences qui régissent la délivrance d'un certificat d'exploitation, le Ministre peut délivrer un certificat numéroté attestant que le transporteur aérien dispose du matériel adéquat et offre les garanties de sécurité souhaitables pour mener à bien son exploitation, conformément aux dispositions du *Règlement de l'Air* et des ordonnances sur la navigation aérienne et aux spécifications d'exploitation qui font partie intégrante du certificat.

8. Un certificat d'exploitation doit porter

a) le numéro du certificat;

b) le nom du transporteur aérien auquel il est délivré;

c) une description des modalités de l'exploitation autorisée;

d) la date de délivrance; et

e) les spécifications d'exploitation, lesquelles doivent énoncer

(i) le nom du transporteur aérien,

(ii) la nature de l'exploitation autorisée,

(iii) les types de giravion dont l'utilisation est autorisée,

(iv) les autorisations et restrictions d'itinéraires, y compris celles qui ont trait à la base et aux zones d'exploitation,

(v) l'autorisation spéciale concernant les minima météorologiques d'aérodrome,

(vi) les procédures de contrôle du poids et du centrage des giravions, et

(vii) tout autre renseignement propre à établir, à la satisfaction du Directeur, que le transporteur aérien dispose du matériel adéquat et offre les garanties de sécurité souhaitables pour mener à bien l'exploitation de ses services.

9. Aucun transporteur aérien ne peut exploiter un service de transport aérien en infraction ou en contravention aux spécifications d'exploitation et aux conditions qui font partie intégrante de son certificat d'exploitation.

10. (1) Le transporteur aérien doit informer chacun de ses employés des dispositions contenues dans les spécifications d'exploitation qui s'appliquent à ses fonctions et à ses responsabilités.

(2) Le transporteur aérien doit insérer un exemplaire intégral de ses spécifications d'exploitation dans une section convenablement répertoriée de son manuel d'exploitation.

11. Le transporteur aérien doit aviser par écrit l'administrateur régional de la région où sa base d'exploitation est établie, de tout changement d'adresse postale, au moins 30 jours avant la date de ce changement.

PART II

MAINTENANCE

12. (1) An air carrier shall provide adequate shelter, workshops and facilities, and such equipment as may be necessary for the proper maintenance of rotorcraft and auxiliary equipment in use.

PARTIE II

ENTRETIEN

12. (1) Le transporteur aérien doit fournir les bâtiments, ateliers et installations nécessaires, ainsi que le matériel requis, pour effectuer un entretien convenable du giravion et du matériel auxiliaire utilisé.

(2) An air carrier shall have an approved maintenance manual that shall contain a description of his maintenance system including the maintenance organization, inspection schedule and maintenance personnel responsibilities relating to servicing, rectification, inspection and certification as prescribed in the *Engineering and Inspection Manual*.

(3) No air carrier shall release for flight or operate a rotorcraft unless that rotorcraft has been maintained and released in accordance with the approved maintenance manual.

PART III

FLIGHT OPERATIONS

General

13. No air carrier shall operate a single-engine rotorcraft

(*a*) in IFR flight; or

(*b*) at night when carrying passengers.

14. (1) An air carrier shall conduct all night VFR flights and all IFR flights along airways or air routes designated in the *Designated Airspace Handbook*.

(2) Notwithstanding subsection (1), upon application to the Director, the Director may approve a route other than an airway or an air route designated in the *Designated Airspace Handbook* for the use of an air carrier if the air carrier shows that the facilities and navigation aids along that route provide a high degree of safety and accuracy of navigation.

15. No person shall commence a flight along a route approved by the Director under subsection 14(2) unless communications and navigation facilities providing equivalent coverage to those on which the approval of the route was based are in satisfactory operating condition.

16. (1) An air carrier authorized to operate rotorcraft under IFR or night VFR shall have an approved flight watch system adequate for the nature of such operation with a system of communications that

(*a*) ensures the proper monitoring of the progress of each flight from its point of origin to its final destination, including intermediate stops and any diversions therefrom; and

(*b*) is capable of conveying to the pilot-in-command any information necessary for the safe conduct of the flight.

(2) An air carrier may arrange to have his flight watch system provided by persons other than his employees but shall, notwithstanding any arrangement, be responsible for operational control of each flight.

(3) Where, under an approved flight watch system, operational control over a flight is to be exercised by a flight operations officer and not the Director of Flight Operations,

(2) Le transporteur aérien doit avoir un manuel d'entretien approuvé qui contienne une description de son service d'entretien, notamment l'organigramme, le calendrier de périodicité des inspections ainsi que les tâches du personnel d'entretien touchant à l'entretien courant, à la réparation, à l'inspection et à la certification, tel que le prescrit l'*Engineering and Inspection Manual*.

(3) Aucun transporteur aérien ne peut autoriser ni effectuer un vol avec un giravion qui n'a pas été entretenu et autorisé à voler conformément aux dispositions du manuel d'entretien approuvé.

PARTIE III

EXPLOITATION AÉRIENNE

Dispositions générales

13. Aucun transporteur aérien ne peut exploiter un giravion monomoteur

a) en vol IFR; ou

b) de nuit lorsqu'il transporte des passagers.

14. (1) Le transporteur aérien doit effectuer tous les vols VFR de nuit et les vols IFR dans les voies et routes aériennes désignées dans le *Designated Airspace Handbook*.

(2) Nonobstant le paragraphe (1), le Directeur peut, s'il en reçoit la demande, approuver l'utilisation d'un itinéraire autre qu'une route ou voie aérienne désignée dans le *Designated Airspace Handbook*, pour les besoins d'un transporteur aérien, si ce dernier démontre que l'infrastructure et les aides à la navigation situées le long dudit itinéraire garantissent un niveau élevé de sécurité et une navigation précise.

15. Nul ne peut entreprendre un vol sur une route approuvée par le Directeur aux termes du paragraphe 14(2), à moins que des organes de communications et des aides à la navigation, assurant une couverture aussi bonne que ceux sur lesquels était fondée l'approbation de la route, ne soient en bon état de fonctionnement.

16. (1) Le transporteur aérien autorisé à exploiter un giravion en vol IFR ou en vol VFR de nuit doit disposer d'un système approuvé de surveillance des vols qui convienne à la nature de ceux-ci et faire appel à un moyen de télécommunication

a) qui permettre une surveillance appropriée du déroulement de chaque vol entre son point d'origine et sa destination finale, y compris les escales et tout déroutement d'itinéraire; et

b) qui permette de transmettre au pilote commandant de bord tous les renseignements nécessaires à la sécurité du vol.

(2) Le transporteur aérien peut prendre les mesures nécessaires pour que des personnes autres que ses employés assurent le fonctionnement de son système de surveillance des vols mais, nonobstant toute mesure, il demeure responsable du contrôle d'exploitation de chaque vol.

(3) Lorsque, dans le cadre d'un système approuvé de surveillance des vols, le contrôle d'exploitation d'un vol doit être exercé par un agent technique d'exploitation et non par le

that officer shall not be assigned to duty as a flight operations officer unless

(*a*) he has satisfactorily demonstrated to the air carrier his knowledge of

(i) the provisions of the *Air Regulations* and air navigation orders necessary for the proper performance of his duties,

(ii) the contents of the air carrier's operations manual and the operations specifications necessary for the proper performance of his duties, and

(iii) the radio facilities in the rotorcraft used;

(*b*) he has satisfied the air carrier as to his knowledge of the following details concerning the operations for which he will be responsible:

(i) the seasonal meteorological conditions and sources of meteorological information,

(ii) the effects of meteorological conditions on radio reception in the rotorcraft used,

(iii) the peculiarities and limitations of each radio navigation facility that is used by the air carrier,

(iv) the rotorcraft loading instructions including preparation of rotorcraft weight and balance forms, and

(v) the rotorcraft performance operating limitations; and

(*c*) he has satisfactorily demonstrated to the air carrier his ability to

(i) assist the pilot-in-command in preparing the flight plan,

(ii) provide the pilot-in-command with all information required both before and during flight that is relevant to the flight,

(iii) initiate such emergency procedures as are outlined in the air carrier's operations manual, and

(iv) co-ordinate operational control so as not to conflict with established air traffic control, meteorological or communication services procedures.

(4) Where, under an approved flight watch system, a flight operations officer is required to exercise operational control over a flight, he shall remain on duty until all flights under his jurisdiction have been terminated or he has been relieved by another flight operations officer and he has briefed the other officer concerning the relevant information relating to each flight under his jurisdiction.

(5) A flight operations officer shall maintain complete familiarity with all features of the operation that are pertinent to his duties and shall not be assigned to duty after any period of absence from duty in excess of three months unless he has satisfied the air carrier as to his knowledge and ability in accordance with subsection (3).

17. (1) No person shall commence a flight following any accident or incident involving damage or suspected damage to the rotorcraft unless the commencement of such flight has

directeur d'exploitation, cet agent ne peut être chargé des fonctions d'agent d'exploitation, à moins

a) d'avoir démontré de façon satisfaisante au transporteur aérien sa connaissance

(i) des dispositions du *Règlement de l'Air* et des ordonnances sur la navigation aérienne nécessaires à l'exécution convenable de ses fonctions,

(ii) du contenu du manuel d'exploitation du transporteur aérien et des spécifications d'exploitation nécessaires à l'exécution convenable de ses fonctions, et

(iii) des installations radio du giravion utilisé;

b) d'avoir donné satisfaction au transporteur aérien quant à sa connaissance des détails suivants concernant les opérations dont il sera responsable:

(i) les conditions météorologiques saisonnières et les sources de renseignements météorologiques,

(ii) les effets des conditions météorologiques sur la réception des émissions radio à bord du giravion utilisé,

(iii) les particularités et limites de chacun des moyens de radionavigation utilisés par le transporteur aérien,

(iv) les consignes de chargement du giravion, y compris l'établissement du devis de poids et de centrage du giravion, et

(v) les limites d'emploi du giravion; et

c) d'avoir démontré de façon satisfaisante au transporteur aérien, son aptitude à

(i) aider le pilote commandant de bord à préparer le plan de vol,

(ii) fournir au pilote commandant de bord tous les renseignements nécessaires concernant le vol, aussi bien avant que pendant le vol,

(iii) prendre les mesures d'urgence nécessaires qui sont décrites dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien, et

(iv) coordonner le contrôle d'exploitation de façon à ne pas contrevenir aux procédures déjà établies par le contrôle de la circulation aérienne et par les services de météorologie ou de télécommunication.

(4) Lorsque, dans le cadre d'un système approuvé de surveillance des vols, un agent technique d'exploitation est appelé à exercer le contrôle d'exploitation d'un vol, cet agent doit rester à son poste aussi longtemps que les vols dont il est responsable ne sont pas terminés ou jusqu'à ce qu'il soit relevé par un autre agent technique d'exploitation auquel il aura soin de fournir les renseignements utiles concernant chaque vol dont il est responsable.

(5) L'agent technique d'exploitation doit se tenir parfaitement au courant de tous les détails de l'exploitation en rapport avec ses fonctions et il ne peut être chargé de ses fonctions après une période d'absence de plus de trois mois, à moins d'avoir établi à la satisfaction du transporteur aérien qu'il possède les connaissances et aptitudes nécessaires conformément aux prescriptions du paragraphe (3).

17. (1) Nul ne peut entreprendre un vol à la suite d'un accident ou d'un incident qui aurait ou pourrait avoir causé des dommages au giravion, à moins que ce vol n'ait été

been approved in accordance with subsection (2), after consultation with the pilot-in-command, by the Director of Flight Operations or by another person designated in the air carrier's operations manual to act in his absence.

(2) Before granting approval for the commencement of a flight pursuant to subsection (1), the Director of Flight Operations or other person designated in the air carrier's operations manual to act in his absence, shall satisfy himself that

(*a*) the procedures established in the *Engineering and Inspection Manual* for inspection and certification of the rotorcraft after damage has occurred have been followed; and

(*b*) the occurrence of the accident or incident was not attributable to the state of competence, fatigue or health of the pilot-in-command of that flight.

18. An air carrier shall establish a check system to be used in a rotorcraft by flight crew members prior to and on take-off, in flight, on landing and in emergency, to ensure that the rotorcraft is operated in accordance with the provisions of the operations manual and the aircraft flight manual or other documents associated with the certificate of airworthiness.

19. (1) An air carrier shall establish procedures to ensure that

(*a*) each person on board a rotorcraft is secured in his seat, by means of a seat belt or harness, during take-off and landing and whenever considered necessary by reason of turbulence or any emergency that occurs during flight; and

(*b*) the back of each seat is in the upright position during take-off and landing.

(2) A passenger on board a rotorcraft shall comply with instructions given by a crew member in accordance with a procedure established pursuant to subsection (1).

(3) An air carrier shall provide every passenger on board a rotorcraft operated by him, at the place where such passenger is seated, with information respecting the emergency equipment and exits on that rotorcraft.

(4) The information described in subsection (3) shall be printed in both the English language and the French language or may be printed in some other approved form.

20. (1) A flight crew member required to be on flight deck duty shall be at his station during take-off and landing of the rotorcraft and shall remain at his station except where the minimum operating crew consists of two pilots and when the absence of one such pilot is necessary for the performance of duties in connection with the operation of the rotorcraft or for physiological needs.

(2) Any cabin attendant required under this Order shall be at his approved station during take-off and landing of the rotorcraft.

approuvé conformément au paragraphe (2), après consultation avec le pilote commandant de bord, par le directeur d'exploitation ou par une autre personne désignée dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien pour le suppléer en son absence.

(2) Avant d'autoriser quelqu'un à entreprendre un vol conformément au paragrahe (1), le directeur d'exploitation, ou toute autre personne désignée dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien pour le suppléer en son absence, doit s'assurer que

a) les procédures prescrites dans l'*Engineering and Inspection Manual* pour l'inspection et la certification d'un giravion qui a subi des dommages, ont été suivies; et

b) que l'accident ou l'incident n'est pas attribuable à l'incompétence ou à un état de fatigue ou de mauvaise santé du pilote commandant de bord pour ce vol.

18. Le transporteur aérien doit établir un programme de vérifications qui doit être utilisé à bord d'un giravion par les membres de l'équipage de conduite, avant et pendant le décollage, en vol, à l'atterrissage et en cas d'urgence, afin de s'assurer que le giravion est exploité conformément aux dispositions du manuel d'exploitation et du manuel de vol de l'aéronef ou pour l'inspection et la certification d'un giravion d'autres documents établis en annexe du certificat de navigabilité

19. (1) Le transporteur aérien doit établir des procédures pour garantir que

a) chaque personne à bord d'un giravion est attachée à son siège au moyen d'une ceinture ou d'un harnais de sécurité, lors du décollage et de l'atterrissage ou lorsque cette mesure est jugée nécessaire pendant le vol en raison de la turbulence ou en cas d'urgence; et

b) le dossier de chacun des sièges est en position verticale au cours du décollage et de l'atterrissage.

(2) Les passagers à bord d'un giravion doivent suivre les instructions données par un membre d'équipage, conformément à une procédure établie en vertu du paragraphe (1).

(3) Le transporteur aérien doit veiller à ce que tous les passagers des giravions qu'il exploite, aient à leur disposition, à l'endroit où ils sont assis, des renseignements concernant l'équipement de secours et les issues de secours prévus sur ce giravion.

(4) Les renseignements dont il est question au paragraphe (3) doivent être consignés par écrit en anglais et en français ou présentés sous toute autre forme approuvée.

20. (1) Un membre d'équipage de conduite dont la présence est nécessaire dans la cabine de pilotage doit être à son poste pendant le décollage et l'atterrissage du giravion et y demeurer pendant la durée du vol, sauf si l'effectif minimal de l'équipage technique comprend au moins deux pilotes et si l'un deux doit s'absenter pour accomplir des tâches se rapportant à la conduite du giravion ou pour satisfaire des besoins physiologiques.

(2) Tout membre du personnel navigant commercial dont les services sont exigés en vertu de la présente ordonnance doit, au moment du décollage et de l'atterrissage du giravion, se trouver au poste qui lui a été assigné.

(3) A flight crew member shall keep his seat belt fastened when at his station.

Weather Conditions

21. No person shall commence a flight that is to be conducted under VFR unless current meteorological reports or a combination of current reports and forecasts, if available, indicate that the meteorological conditions along the route or that part of the route to be flown under VFR will, at the appropriate time, permit compliance with VFR.

22. Except as otherwise authorized in the operations specifications, no person shall commence a flight in accordance with IFR unless he has specified at least one alternate aerodrome for that flight in the flight plan.

23. No person shall specify an aerodrome in a flight plan as an alternate aerodrome unless the available meteorological information indicates that the ceiling and visibility will, at the expected time of arrival at that aerodrome, be at or above the official operating weather minima for that aerodrome when used as an alternate.

24. No person shall commence a flight at an aerodrome in weather conditions less than the take-off weather minima specified for that aerodrome in the operations specifications, notwithstanding any air traffic control clearance.

25. No person shall terminate a flight at an aerodrome in weather conditions less than the landing weather minima specified for that aerodrome in the operations specifications, notwithstanding any air traffic control clearance.

26. (1) No person shall commence a flight when icing conditions are known or expected to be encountered during the flight unless the pilot-in-command and, if applicable, the person authorized by the air carrier to exercise operational control over that flight have determined that the rotorcraft is adequately equipped to operate safely in the conditions of flight.

(2) Notwithstanding subsection (1), no person shall commence or continue a flight into known or expected icing conditions in which the formation of ice on the rotorcraft may adversely affect the safety of the flight.

(3) No person shall commence a flight when the amount of frost, snow or ice adhering to the rotors or other surfaces of the rotorcraft may adversely affect the safety of the flight.

Fuel and Oil Supply

27. No person shall authorize a flight and no person shall commence a flight unless, having regard to the meteorological conditions and the delays that are expected in flight, the rotorcraft carries

(*a*) sufficient fuel and oil to ensure that the flight can be completed safely; and

(3) Les membres d'équipage de conduite doivent garder leur ceinture de sécurité attachée lorsqu'ils sont à leur poste.

Conditions météorologiques

21. Il est interdit d'entreprendre un vol qui doit être effectué conformément aux règles de vol VFR, à moins que des messages d'observations météorologiques courantes, ou une combinaison de ces messages et des messages de prévision, s'ils sont disponibles, n'indiquent que, pendant la totalité ou la partie du parcours qui doit être effectué en vol VFR, les conditions météorologiques permettront de se conformer aux règles de vol VFR au moment voulu.

22. Sauf autorisation contraire contenue dans les spécifications d'exploitation, nul ne peut entreprendre un vol effectué conformément aux règles de vol IFR sans avoir spécifié au moins un aérodrome de dégagement dans le plan de vol.

23. Nul ne peut spécifier un aérodrome de dégagement dans un plan de vol, à moins que les renseignements météorologiques disponibles n'indiquent que le plafond et la visibilité seront, à l'heure estimée d'arrivée à cet aérodrome, égaux ou supérieurs aux minima atmosphériques d'exploitation officiellement prescrits pour cet aérodrome lorsque ce dernier est utilisé comme aérodrome de dégagement.

24. Nul ne peut entreprendre un vol à un aérodrome où les conditions atmosphériques sont inférieures aux minima atmosphériques de décollage prescrits dans les spécifications d'exploitation pour cet aérodrome, nonobstant toute autorisation provenant du contrôle de la circulation aérienne.

25. Nul ne peut entreprendre un vol à un aérodrome où les conditions atmosphériques sont inférieures aux minima atmosphériques d'atterrissage prescrits dans les spécifications d'exploitation pour cet aérodrome, nonobstant toute autorisation provenant du contrôle de la circulation aérienne.

26. (1) Il est interdit d'entreprendre un vol lorsqu'il est certain ou probable que des conditions de givrage se produiront au cours du vol, à moins que le pilote commandant de bord et, s'il y a lieu, la personne autorisée par le transporteur aérien à exercer le contrôle d'exploitation de ce vol, n'ait auparavant établi que le giravion est équipé de façon à pouvoir voler en toute sécurité dans de telles conditions.

(2) Nonobstant les dispositions du paragraphe (1), nul ne peut entreprendre ou poursuivre un vol dans des conditions certaines ou probables de givrage qui pourraient occasionner, sur le giravion, une formation de glace susceptible de mettre en cause la sécurité du vol.

(3) Nul ne peut entreprendre un vol lorsque la couche de givre, de neige ou de glace adhérant aux rotors ou à toute autre surface du giravion, est susceptible de mettre en cause la sécurité du vol.

Ravitaillement en huile et en carburant

27. Nul ne peut autoriser ni entreprendre un vol, à moins qu'en prévision des conditions météorologiques et des prolongations possibles de la durée du vol, le giravion ne transporte

a) suffisamment d'huile et de carburant pour que le vol puisse être effectué en toute sécurité; et

(*b*) a reserve of fuel and oil sufficient to provide for contingencies and to enable the rotorcraft to reach the most distant alternate aerodrome specified in accordance with section 22.

28. The fuel and oil carried in order to comply with section 27 shall be at least sufficient to allow the rotorcraft,

(*a*) when an alternate aerodrome is not required,

(i) to fly to the aerodrome to which the flight is planned and thereafter,

(A) under day VFR, for a period of 20 minutes, and

(B) under night VFR, for a period of 45 minutes

at normal cruising speed, and

(ii) to have a reserve of fuel, based on consideration of the occurrence of those contingency factors set forth in section 30; and

(*b*) when an alternate aerodrome is required,

(i) to fly to the aerodrome to which the flight is planned, then to the alternate aerodrome and thereafter for a period of 45 minutes at normal cruising speed, and

(ii) to have a reserve of fuel, based on consideration of the occurrence of those contingency factors set forth in section 30.

29. The Director may require the carriage of an additional amount of fuel and oil to that required under section 28 for any flight over a particular route or area.

30. In computing the amount of fuel and oil for the purposes of section 27, the following contingency factors shall be considered:

(*a*) meteorological conditions forecast;

(*b*) anticipated air traffic control routings and traffic delays;

(*c*) one instrument approach at the aerodrome to which the flight is planned, including a missed approach;

(*d*) where applicable, the procedures set forth in an air carrier's operations manual for failure of one power unit while en route; and

(*e*) any other conditions that may delay the landing of the rotorcraft.

31. No person shall amend a flight plan in flight for the purpose of re-planning the flight to another aerodrome unless he complies with the requirements of sections 28 and 29, as applicable, from the point where the flight is being re-planned.

Operations Manual

32. (1) An air carrier shall provide an operations manual for the use and guidance of operations personnel in the execution of their duties.

(2) The format and presentation of an operations manual shall be such that the manual

b) une réserve suffisante d'huile et de carburant pour parer à toute éventualité et permettre au giravion d'atteindre l'aérodrome de dégagement le plus éloigné parmi ceux qui ont été spécifiés conformément aux dispositions de l'article 22.

28. La provision d'huile et de carburant transportée conformément aux dispositions de l'article 27 doit être au moins suffisante pour permettre au giravion,

a) lorsqu'un aérodrome de dégagement n'est pas obligatoire,

(i) de voler jusqu'à l'aérodrome de destination du vol et, par la suite,

(A) dans des conditions VFR de jour, pendant une période de 20 minutes, et

(B) dans des conditions VFR de nuit, pendant une période de 45 minutes

à une vitesse de croisière normale, et

(ii) d'avoir une réserve de carburant suffisante pour parer aux éventualités énoncées à l'article 30; et

b) lorsqu'un aérodrome de dégagement est obligatoire,

(i) de voler jusqu'à l'aérodrome de destination du vol, puis jusqu'à l'aérodrome de dégagement et, par la suite, pour une période de 45 minutes à une vitesse de croisière normale, et

(ii) d'avoir une réserve de carburant suffisante pour parer aux éventualités énoncées à l'article 30.

29. Le Directeur peut prescrire une réserve d'huile et de carburant plus considérable que celle qui est exigée en vertu des dispositions de l'article 28 pour tout vol qui doit suivre une route particulière ou s'effectuer au-dessus d'une région particulière.

30. Pour calculer la quantité d'huile et de carburant nécessaire aux fins de l'application de l'article 27, il faut tenir compte des éventualités suivantes:

a) les prévisions météorologiques;

b) les directives d'acheminement possible du contrôle de la circulation aérienne et les retards prévisibles dans la circulation;

c) une approche aux instruments à l'aérodrome de destination du vol, y compris une approche manquée;

d) s'il y a lieu, les procédures énoncées dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien relativement à une panne en vol d'un groupe motopropulseur; et

e) toute autre circonstance de nature à retarder l'atterrissage du giravion.

31. Nul ne peut modifier un plan de vol en cours de route en vue de changer l'aérodrome de destination, à moins de satisfaire aux exigences des articles 28 et 29, selon le cas, depuis le point où le plan de vol est modifié.

Manuel d'exploitation

32. (1) Le transporteur aérien doit mettre à la disposition du personnel d'exploitation un manuel d'exploitation propre à le guider dans l'exercice de ses fonctions.

(2) Le format et la présentation du manuel d'exploitation doivent être tels qu'il

(*a*) can be conveniently carried on board a rotorcraft;

(*b*) contains an amendment page and is suitably indexed and subdivided into sections so as to permit quick and accurate reference; and

(*c*) can be readily amended.

33. The contents of an operations manual shall be consistent with the *Air Regulations*, air navigation orders, operating certificates and applicable regulations of any country within or over which the air carrier intends to operate.

34. The contents of an operations manual shall include at least those items set forth in Schedule II presented in sufficient detail to enable the operations personnel to perform their duties in a proper manner.

35. Upon request by the Director, an air carrier shall provide not less than one complete copy of his operations manual to the Director.

36. An air carrier shall provide a complete copy of his operations manual, or appropriate parts thereof, to

(*a*) each crew member; and

(*b*) such ground operations and maintenance personnel in charge of flight watch and maintenance bases whose duties require a knowledge of the contents of the operations manual.

37. Every person provided with an operations manual or any part thereof pursuant to section 36, shall keep it up-to-date with amendments supplied to him by the air carrier.

38. Each crew member shall have readily available during flight a copy of those parts of the air carrier's operations manual that relate to his duties.

PART IV

CREW MEMBER REQUIREMENTS

39. (1) No air carrier shall assign a person as flight crew member unless that person

(*a*) holds a valid licence issued under the *Air Regulations* appropriate to the duties to be performed; and

(*b*) is otherwise qualified in accordance with this Order.

(2) No air carrier shall operate a rotorcraft with less than the minimum flight crew specified in the certificate of airworthiness or the aircraft flight manual.

(3) No air carrier shall operate a multi-engine rotorcraft under IFR in an air transport operation unless the flight crew includes at least two pilots, one of whom shall be designated by the air carrier as pilot-in-command and the other as second-in-command.

a) puisse facilement être emporté à bord d'un giravion;

b) contienne une page de modifications et un index convenable et soit divisé en sections de façon à se prêter à une consultation rapide et précise; et

c) puisse être modifié facilement.

33. Le contenu du manuel d'exploitation doit être conforme au *Règlement de l'Air*, aux ordonnances sur la navigation aérienne, aux certificats d'exploitation et aux règlements appropriés de chacun des pays que le transporteur aérien se propose de desservir ou de survoler.

34. Le contenu du manuel d'exploitation doit, à tout le moins, comprendre les éléments énumérés à l'annexe II et donner suffisamment de détails pour permettre au personnel d'exploitation d'exercer ses fonctions de façon convenable.

35. Le transporteur aérien doit fournir au Directeur, à sa demande, au moins un exemplaire intégral de son manuel d'exploitation.

36. Le transporteur aérien doit fournir un exemplaire intégral de son manuel d'exploitation ou les parties appropriées de ce manuel

a) à chacun des membres d'équipage; et

b) au personnel d'entretien et au personnel d'exploitation au sol chargés de la surveillance des vols et des services d'entretien et dont les fonctions exigent la connaissance du contenu du manuel d'exploitation.

37. Toute personne qui dispose d'un exemplaire du manuel d'exploitation ou d'une partie de celui-ci en vertu des dispositions de l'article 36, doit le tenir à jour en y insérant les modifications que lui fournit le transporteur aérien.

38. Chacun des membres d'équipage doit avoir sous la main, pendant le vol, une copie des sections du manuel d'exploitation du transporteur aérien qui se rapportent à ses fonctions.

PARTIE IV

EXIGENCES RELATIVES AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE

39. (1) Aucun transporteur aérien ne peut désigner une personne comme membre d'équipage de conduite, à moins que cette personne

a) ne soit titulaire d'une licence valide délivrée en vertu des dispositions du *Règlement de l'Air* et ayant trait aux fonctions à exercer; et

b) ne soit autrement qualifiée conformément aux dispositions de la présente ordonnance.

(2) Aucun transporteur aérien ne peut exploiter un giravion avec un équipage de conduite inférieur en nombre à l'effectif minimal spécifié dans le certificat de navigabilité ou dans le manuel de vol de l'aéronef.

(3) Aucun transporteur aérien ne peut autoriser un giravion multimoteur à effectuer des vols IFR dans un service de transport aérien, à moins que l'équipage de conduite ne compte au moins deux pilotes dont l'un est désigné par le transporteur aérien comme commandant de bord et l'autre comme commandant en second.

(4) No air carrier shall operate a rotorcraft unless the flight crew includes at least one member who holds a valid certificate of proficiency issued under the *Radio Act* authorizing him to operate the type of radio transmitting equipment to be used.

40. Unless the flight crew includes at least two pilots, no person shall operate a rotorcraft when carrying passengers

(*a*) for more than 30 minutes at an altitude between 10,000 and 13,000 feet above mean sea level; or

(*b*) at an altitude above 13,000 feet above mean sea level.

41. (1) No air carrier shall operate a rotorcraft when the number of passengers carried is more than 17 unless the crew complement includes at least one cabin attendant.

(2) Notwithstanding subsection (1), a cabin attendant shall not be required where the rotorcraft is equipped with a pilot-in-command and a second-in-command station and where the rotorcraft is operated by a pilot-in-command and a second-in-command, if

(*a*) the number of passengers carried is less than 20; and

(*b*) the air carrier shows that

(i) the rotorcraft passenger cabin is, because of structure and loading, readily accessible from the flight deck, and

(ii) the flight crew can readily exercise adequate supervisory control over the passengers during flight time by visual and aural means.

42. (1) An air carrier shall, for each type and model of rotorcraft that he operates, assign to each crew member required under this Order the duties he shall perform in an emergency and in a situation requiring emergency evacuation and shall show that the performance of those duties adequately meets any emergency that may be reasonably anticipated including the possible incapacitation of another crew member.

(2) The duties assigned pursuant to subsection (1) shall be described in the air carrier's operations manual.

(4) Aucun transporteur aérien ne peut exploiter un giravion à moins que l'équipage de conduite ne compte au moins un membre qui soit titulaire d'un certificat de compétence valide, délivré en vertu de la *Loi sur la radio*, qui autorise ce membre à utiliser le type d'équipement radio disponible.

40. A moins que l'équipage de conduite ne compte au moins deux pilotes, nul ne peut exploiter un giravion qui transporte des passagers

a) pendant plus de 30 minutes à une altitude comprise entre 10,000 et 13,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer; et

b) à une altitude supérieure à 13,000 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer.

41. (1) Aucun transporteur aérien ne peut exploiter un giravion transportant plus de 17 passagers, à moins que l'équipage ne compte au moins un agent de cabine.

(2) Nonobstant le paragraphe (1), la présence d'un agent de cabine n'est pas exigée à bord d'un giravion pourvu d'un poste de pilote commandant de bord et d'un poste de commandant en second lorsque ces deux postes sont occupés par des titulaires qualifiés et à condition

a) que le nombre de passagers est inférieur à 20 personnes; et

b) que le transporteur aérien démontre

(i) que la cabine des passagers du giravion est facilement accessible à partir du poste de pilotage, en raison de sa structure et de son chargement, et

(ii) que l'équipage de conduite peut exercer facilement une surveillance suffisante des passagers pendant le temps de vol, par des moyens visuels ou acoustiques.

42. (1) Le transporteur aérien doit, pour chaque type et modèle de giravion qu'il exploite, assigner à chaque membre d'équipage requis en vertu de la présente ordonnance, les fonctions qu'il est tenu de remplir en cas d'urgence et dans les situations nécessitant une évacuation rapide; il doit également démontrer que ces fonctions, accomplies convenablement, permettent de parer à tous les cas d'urgence prévisibles, y compris l'incapacité d'un membre d'équipage à remplir ses fonctions.

(2) Les fonctions attribuées conformément au paragraphe (1) doivent être décrites dans le manuel d'exploitation du transporteur aérien.

PART V

CREW MEMBER TRAINING AND QUALIFICATIONS

General

43. (1) An air carrier authorized to operate single-engine rotorcraft shall establish and maintain a ground and flight training program to ensure that each pilot is adequately trained to perform his assigned duties, including those relating to abnormal and emergency procedures.

PARTIE V

INSTRUCTION ET QUALIFICATION DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

Dispositions générales

43. (1) Le transporteur aérien autorisé à exploiter un giravion monomoteur doit organiser et mettre en œuvre un programme d'instruction au sol et en vol afin de s'assurer que chaque pilote reçoit l'entraînement nécessaire pour bien remplir les fonctions qui lui sont assignées, y compris celles qui touchent les procédures prévues en cas de circonstances exceptionnelles et de situation d'urgence.

(2) An air carrier authorized to operate multi-engine rotorcraft shall establish and maintain a ground and flight training program approved by the Director to ensure that each crew member is adequately trained to perform his assigned duties, including those relating to abnormal and emergency procedures, and knows the relationship of those duties with respect to those of other crew members.

(3) An air carrier shall provide ground and flight training for a flight crew member with respect to each type of rotorcraft on which that member serves, including proper crew member coordination where applicable, and training in all types of situations resulting from powerplant, airframe or system malfunction or from abnormality or fire.

(4) An air carrier shall maintain a record of the training and checks provided for each crew member and that record shall be certified as to the proficiency of the crew member at the completion of each training phase or check by the person responsible for that particular phase of training or check.

(2) Le transporteur aérien autorisé à exploiter un giravion multimoteur doit organiser et mettre en œuvre un programme d'instruction au sol et en vol approuvé par le Directeur, afin de s'assurer que chaque membre d'équipage reçoit l'entraînement nécessaire pour bien remplir ses fonctions, y compris celles qui touchent les procédures prévues en cas de circonstances exceptionnelles et de situation d'urgence, et qu'il connaît l'interdépendance de ses fonctions et de celle des autres membres d'équipage.

(3) Le transporteur aérien doit offrir à un membre d'équipage de conduite des cours d'instruction en vol et au sol pour chacun des types de giravion sur lequel il travaille et même pour la coordination convenable des fonctions des membres d'équipage, le cas échéant, ainsi que pour tous les cas d'urgence qui peuvent résulter d'un mauvais fonctionnement du groupe motopropulseur, de la cellule ou des circuits ou bien en raison d'un incendie ou de toute autre anomalie.

(4) Le transporteur aérien doit tenir à jour un dossier de l'instruction reçue par chaque membre d'équipage ainsi que des examens qu'il a subis, et ce dossier doit être attesté en ce qui concerne la compétence de ce membre, à l'issue de chaque phase d'instruction ou de chaque examen, par la personne responsable de cette phase particulière d'instruction ou de cet examen.

Emergency Procedure Training

44. (1) Emergency procedure training provided by an air carrier in respect of a rotorcraft shall include, for each crew member, instruction in the location and operation of all emergency equipment carried and instruction, appropriate to each crew member function and each type of rotorcraft used, in the emergency procedures for

(*a*) handling of failure of an engine or other components or systems;

(*b*) handling of

(i) fire in the air or on the ground,

(ii) ditching, and

(iii) evacuation; and

(*c*) the engine power settings for maximum endurance and maximum range.

(2) At least once in each 12-month period, an air carrier shall give each crew member recurrent training in all applicable emergency procedures.

(3) An air carrier shall

(*a*) establish drills, appropriate to each type of rotorcraft used, for inclusion in his emergency procedure training program covering

(i) ditching,

(ii) evacuation,

(iii) fire extinguishing,

(iv) operation and use of emergency exits,

(v) operation and use of any required life-saving equipment including the donning and inflation of life jackets, and

(vi) handling of passengers during emergencies; and

Instruction sur les mesures d'urgence

44. (1) L'instruction sur les mesures d'urgence dispensée par le transporteur aérien relativement à un giravion, doit enseigner à chacun des membres d'équipage l'emplacement et le mode de fonctionnement de l'équipement de secours transporté à bord, ainsi que les mesures d'urgence à prendre, selon les fonctions de ces membres et le type de giravion utilisé,

a) s'il y a panne d'un moteur ou d'autres composantes ou circuits;

b) en cas

(i) d'incendie dans les airs ou au sol,

(ii) d'amerrissage forcé, et

(iii) d'évacuation; et

c) s'il faut régler la puissance du moteur pour obtenir l'autonomie maximale et le rayon d'action maximal.

(2) Au moins une fois tous les 12 mois, le transporteur aérien doit faire revoir à tous les membres d'équipage les mesures d'urgence qui conviennent.

(3) Le transporteur aérien doit

a) organiser, dans le cadre de son programme d'instruction sur les mesures d'urgence, des exercices appropriés à chaque type de giravion utilisé et portant sur

(i) l'amerrissage forcé,

(ii) l'évacuation,

(iii) l'extinction des incendies,

(iv) le fonctionnement et l'utilisation des sorties de secours,

(v) le fonctionnement et l'utilisation de tout équipement de secours, y compris la façon d'endosser et de gonfler les gilets de sauvetage, et

(*b*) ensure that each crew member during emergency procedure training actually performs each emergency function or action appropriate to his duties, except where it can be shown that emergency functions can be adequately learned by demonstration.

(4) Training devices approved to simulate flight operating emergency conditions, static rotorcraft, ground demonstrations, classroom lectures, films or other devices may be used for training crew members in emergency procedures if the method used ensures that each crew member is adequately trained in the operation or use of all emergency equipment.

Pilot Ground Training

45. (1) The ground training provided by an air carrier for a pilot before he serves as a pilot flight crew member shall include instruction relating to

(*a*) the air carrier's operations specifications, the *Air Regulations* and air navigation orders, including the flight operations requirements and rotorcraft operating limitations;

(*b*) the operations manual including the procedures for release and control of flights;

(*c*) the duties and responsibilities of all crew members;

(*d*) the type of rotorcraft to be flown, including a study of the rotorcraft, engines, major components and systems, performance limitations, cruise control, fuel consumption, flight planning, standard and emergency operating procedures and contents of the approved aircraft flight manual;

(*e*) weight and balance control and limitations;

(*f*) navigation and use of appropriate navigation aids;

(*g*) air traffic control procedures and, if appropriate to the kind of operation, pertinent instrument letdown procedures;

(*h*) basic meteorology, including the principles of icing, fog, thunderstorms and other potentially hazardous meteorological conditions;

(*i*) communications procedures and procedures to be followed in the event of communication failure; and

(*j*) the physiological effects of lack of oxygen when a rotorcraft is operated above 10,000 feet above sea level.

(2) An air carrier shall give a pilot any ground training necessary to ensure his qualification in new equipment, procedures and techniques.

(vi) la discipline à imposer aux passagers dans les situations d'urgence; et

b) s'assurer, au cours de l'instruction sur les mesures d'urgence, que chaque membre d'équipage accomplit effectivement chaque tâche relevant de ses fonctions, en cas d'urgence, à moins qu'il ne puisse être démontré que les mesures d'urgence peuvent être convenablement apprises par démonstration.

(4) Des dispositifs d'instruction approuvés comme simulateurs de situations d'urgence en vol, un giravion à l'arrêt, des démonstrations au sol, des exposés théoriques, des films ou d'autres moyens peuvent servir à l'instruction des membres d'équipage sur les mesures d'urgence, à condition que la méthode utilisée assure à chaque membre d'équipage une connaissance suffisante du fonctionnement ou du mode d'utilisation de tout l'équipement de secours.

Instruction au sol des pilotes

45. (1) L'instruction au sol dispensée par le transporteur aérien à un pilote avant que celui-ci ne devienne membre d'équipage de conduite doit porter sur les points suivants:

a) les spécifications d'exploitation du transporteur aérien, le *Règlement de l'Air* et les ordonnances sur la navigation aérienne, y compris les exigences concernant l'exploitation et les limites d'emploi du giravion;

b) le manuel d'exploitation comprenant les procédures d'autorisation et de contrôle des vols;

c) les fonctions et responsabilités de tous les membres d'équipage;

d) le type de giravion employé, en particulier une étude du giravion, des moteurs, des principales composantes et circuits, des limites dues aux performances, de la tenue de vol en croisière, de la consommation de carburant, de la préparation du plan de vol, des opérations courantes et des mesures d'urgence et enfin du contenu du manuel de vol de l'aéronef tel qu'il a été approuvé;

e) le devis et les limites de poids et de centrage;

f) la navigation et l'utilisation des aides à la navigation appropriées;

g) les procédures du contrôle de la circulation aérienne et les procédures d'approche aux instruments lorsqu'elles s'appliquent à ce type d'exploitation;

h) les notions de base de la météorologie, y compris les causes du givrage, du brouillard, des orages et d'autres conditions météorologiques susceptibles de constituer un danger;

i) les procédures de télécommunication et les mesures à prendre en cas d'interruption des télécommunications; et

j) les effets physiologiques du manque d'oxygène qui survient lorsqu'un giravion vole à plus de 10,000 pieds au-dessus du niveau de la mer.

(2) Le transporteur aérien doit dispenser au pilote toute instruction au sol nécessaire à sa qualification dans l'utilisation d'un matériel nouveau et à sa maîtrise de procédures et techniques nouvelles.

Pilot Flight Training

46. (1) The flight training provided by an air carrier for a pilot before he serves as a pilot flight crew member in a rotorcraft shall include, in each type of rotorcraft he is to fly,

(*a*) instruction in his assigned flight duties; and

(*b*) flight instruction and practice in

(i) the manoeuvres and procedures outlined in Schedule III,

(ii) assigned flight duties,

(iii) take-offs and landings by day and, if he is to fly at night, by night,

(iv) engine shutdown and restart, and

(v) if he is to fly under IFR, flight under simulated IFR conditions using each type of navigation facility used in normal operations.

(2) The flight training provided by an air carrier for a pilot before he serves as a pilot flight crew member shall include, in addition to the flight training required by subsection (1), any training necessary to ensure his proficiency in the normal operation and in-flight emergency procedures pertinent to each type of rotorcraft he is to fly.

Cabin Attendant Training

47. (1) The training provided by an air carrier for a crew member, before he serves as a cabin attendant required under section 41, shall include instruction relating to

(*a*) the authority of the pilot-in-command;

(*b*) the handling of passengers, including procedures to be followed in the event of the presence of persons whose conduct might jeopardize the safety of other passengers;

(*c*) a general description of the rotorcraft in which he is to serve;

(*d*) the duties, functions and responsibilities of other crew members in an emergency, in so far as his awareness of such is necessary to fulfil his own individual duties in an emergency;

(*e*) the means of communication with the flight deck and briefing of passengers;

(*f*) the location and use of emergency and life-saving equipment required to be carried, such as life-jackets, portable fire extinguishers and survival radio equipment;

(*g*) the proper use of cabin installed systems controls; and

(*h*) the physiological effects of lack of oxygen when a rotorcraft is operated above 10,000 feet above sea level.

(2) Notwithstanding subsection (1), the training provided by an air carrier shall ensure that a cabin attendant is com-

Instruction en vol des pilotes

46. (1) L'instruction en vol dispensée par le transporteur aérien à un pilote avant que ce dernier ne devienne membre d'équipage de conduite à bord d'un giravion doit comporter, pour chaque type de giravion qu'il devra piloter:

a) une instruction relative aux fonctions qui lui sont attribuées pour le vol; et

b) une instruction théorique et pratique en vol relativement

(i) aux manœuvres et procédures énoncées à l'annexe III,

(ii) aux fonctions qui lui sont attribuées pour le vol,

(iii) aux décollages et atterrissages de jour et, s'il doit voler de nuit, aux décollages et atterrissages de nuit,

(iv) à l'arrêt et à la remise en marche des moteurs, et

(v) s'il doit effectuer des vols IFR, aux vols dans des conditions IFR simulées en se servant de chaque type d'aides à la navigation utilisées dans des conditions normales d'exploitation.

(2) L'instruction en vol dispensée par le transporteur aérien au pilote avant que celui-ci ne devienne membre d'un équipage de conduite, doit comporter, en plus de l'instruction en vol prescrite en application du paragraphe (1), toute instruction nécessaire pour garantir sa compétence dans des conditions normales d'exploitation et pendant l'application des mesures d'urgence applicables en vol, selon chaque type de giravion qu'il devra piloter.

Instruction des agents de cabine

47. (1) L'instruction dispensée par le transporteur aérien à un membre d'équipage avant que ce dernier ne devienne agent de cabine, conformément à l'article 41, doit porter sur les points suivants:

a) l'autorité du pilote commandant de bord;

b) la discipline à imposer aux passagers, y compris les mesures à prendre au cas où le comportement de certaines personnes constituerait une menace à la sécurité des autres passagers;

c) une description générale du giravion à bord duquel il doit assurer son service;

d) les devoirs, fonctions et responsabilités des autres membres d'équipage en cas d'urgence, dans la mesure où il lui est nécessaire de les connaître afin de pouvoir remplir ses propres fonctions;

e) les moyens de communication avec le poste de pilotage et les directives à donner aux passagers;

f) l'emplacement et l'utilisation de l'équipement de secours requis à bord d'un giravion, notamment les gilets de sauvetage, les extincteurs portatifs et les appareils radio de secours;

g) l'utilisation convenable des organes de commande des systèmes installés dans la cabine; et

h) les effets physiologiques du manque d'oxygène qui survient lorsqu'un giravion vole à plus de 10,000 pieds au-dessus du niveau de la mer.

(2) Nonobstant les dispositions du paragraphe (1), l'instruction dispensée par le transporteur aérien doit assurer qu'un

petent to perform the duties and functions assigned to him in the interest of the safety of passengers.

Pilot Qualifications

48. (1) No air carrier shall assign a pilot to act as pilot-in-command or second-in-command of any rotorcraft unless, within the preceding 90 days, the pilot has completed on the same type of rotorcraft at least three take-offs and landings.

(2) No air carrier shall assign a pilot to act as pilot of a single-engine rotorcraft unless the pilot

(*a*) holds an appropriate valid pilot licence;

(*b*) has passed, within the preceding 12 months, in one of the types of single-engine rotorcraft he is to fly, the proficiency check set out in Schedule III; and

(*c*) if the rotorcraft is to be operated under night VFR, holds an appropriate valid instrument rating.

(3) No air carrier shall assign a pilot to act as pilot-in-command or second-in-command of a multi-engine rotorcraft to be operated under day VFR unless the pilot

(*a*) holds an appropriate valid pilot licence; and

(*b*) has passed, within the preceding 12 months, in the type of rotorcraft he is to fly, the proficiency check set out in Schedule III.

(4) No air carrier shall assign a pilot to act as pilot-in-command or second-in-command of a multi-engine rotorcraft to be operated under night VFR unless the pilot

(*a*) is qualified in accordance with the requirements of paragraphs (3)(*a*) and (*b*); and

(*b*) if he is to act as pilot-in-command, holds an appropriate valid instrument rating.

(5) No air carrier shall assign a pilot to act as pilot-in-command of a multi-engine rotorcraft to be operated under IFR unless the pilot

(*a*) is qualified in accordance with the requirements of paragraphs (3)(*a*) and (*b*); but where the checks required to renew his Class I instrument rating are taken in the type of rotorcraft to be operated, the requirement of paragraph (3)(*b*) shall be deemed to have been satisfied; and

(*b*) holds a valid Class I instrument rating.

(6) No air carrier shall assign a pilot to act as second-in-command of a multi-engine rotorcraft to be operated under IFR unless the pilot

agent de cabine ait la compétence nécessaire pour accomplir les devoirs et les fonctions qui lui sont attribués, afin d'assurer la sécurité des passagers.

Qualifications des pilotes

48. (1) Aucun transporteur aérien ne peut désigner un pilote pour exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de commandant en second d'un giravion quelconque, à moins que, dans les 90 jours qui précèdent, ce pilote n'ait effectué au moins trois décollages et atterrissages sur un giravion du même type.

(2) Aucun transporteur aérien ne peut désigner un pilote pour exercer les fonctions de pilote d'un giravion monomoteur, à moins que ce pilote

a) ne soit titulaire d'une licence de pilote valide et appropriée;

b) n'ait subi avec succès, dans les 12 mois qui précèdent, sur un des types de giravion monomoteur qu'il devra piloter, l'examen de contrôle de la compétence décrit à l'annexe III; et

c) ne soit titulaire d'une qualification de vol aux instruments, valide et appropriée, s'il doit piloter le giravion en vol VFR de nuit.

(3) Aucun transporteur aérien ne peut désigner un pilote pour exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de commandant en second d'un giravion multimoteur qui doit voler de jour dans des conditions VFR, à moins que ce pilote

a) ne soit titulaire d'une licence valide et appropriée; et

b) qu'il n'ait subi avec succès, dans les 12 mois qui précèdent, sur le type de giravion qu'il devra piloter, l'examen de contrôle de la compétence décrit à l'annexe III.

(4) Aucun transporteur aérien ne peut désigner un pilote pour exercer les fonctions de pilote commandant de bord ou de commandant en second d'un giravion multimoteur qui doit voler de nuit dans des conditions VFR, à moins que ce pilote

a) ne possède les qualifications requises conformément aux exigences des alinéas (3)*a*) et *b*); et

b) qu'il ne soit titulaire d'une qualification de vol aux instruments, valide et appropriée, s'il doit exercer les fonctions de pilote commandant de bord.

(5) Aucun transporteur aérien ne peut désigner un pilote pour exercer les fonctions de pilote commandant de bord d'un giravion multimoteur qui doit voler dans des conditions IFR, à moins que ce pilote

a) ne possède les qualifications requises conformément aux exigences des alinéas (3)*a*) et *b*); cependant, si les examens requis pour renouveler sa qualification de vol aux instruments, classe I, sont subis sur le type de giravion qu'il doit piloter, les exigences de l'alinéa (3)*b*) sont réputées avoir été remplies; et

b) qu'il ne soit titulaire d'une qualification valide de vol aux instruments, classe I.

(6) Aucun transporteur aérien ne peut désigner un pilote pour exercer les fonctions de commandant en second d'un giravion multimoteur qui doit voler dans des conditions IFR, à moins que ce pilote

(*a*) is qualified in accordance with paragraphs (3)(*a*) and (*b*); but where the checks required to renew his instrument rating are taken in the type of rotorcraft to be operated, the requirement of paragraph (3)(*b*) shall be deemed to have been satisfied; and

(*b*) holds a valid instrument rating.

(7) The proficiency check set out in Schedule III described in subsections (2) and (3) shall be conducted by an inspector of the Department of Transport or by an approved pilot employee of the air carrier.

a) ne possède les qualifications requises conformément aux dispositions des alinéas (3)*a*) et *b*); cependant, si les examens requis pour renouveler sa qualification de vol aux instruments sont subis sur le type de giravion qu'il doit piloter, les exigences de l'alinéa (3)*b*) sont réputées avoir été remplies; et

b) qu'il ne soit titulaire d'une qualification valide de vol aux instruments.

(7) L'examen de contrôle de la compétence décrit à l'annexe III et visé aux paragraphes (2) et (3), doit être mené par un inspecteur du ministère des Transports ou par un pilote approuvé, employé par le transporteur aérien.

SCHEDULE I

(*s. 6*)

QUALIFICATIONS OF CHIEF PILOTS AND CHIEF MAINTENANCE ENGINEERS

1. (1) Where an air carrier is authorized to operate a single-engine rotorcraft under day VFR, the Chief Pilot shall

(*a*) hold a valid commercial, senior commercial or airline transport pilot licence; and

(*b*) have completed not less than 500 hours flight time as pilot-in-command in rotorcraft.

(2) Where an air carrier is authorized to operate single-engine rotorcraft under day and night VFR, the Chief Pilot shall

(*a*) hold a valid commercial, senior commercial or airline transport pilot licence and instrument rating; and

(*b*) have completed not less than 500 hours flight time as pilot-in-command in rotorcraft.

(3) Where an air carrier is authorized to operate multi-engine rotorcraft under day VFR, the Chief Pilot shall

(*a*) hold a valid commercial, senior commercial or airline transport pilot licence; and

(*b*) have completed not less than 500 hours flight time as pilot-in-command in rotorcraft with an air carrier.

(4) Where an air carrier is authorized to operate multi-engine rotorcraft under day VFR, night VFR and IFR operations, the Chief Pilot shall

(*a*) hold a valid commercial, senior commercial or airline transport pilot licence and Class I instrument rating; and

(*b*) have completed not less than 1,000 hours flight time as pilot-in-command in rotorcraft with an air carrier.

(5) Every Chief Pilot shall

(*a*) know the contents of the air carrier's operating certificate, operations specifications and operations manual; and

ANNEXE I

(*art. 6*)

QUALIFICATIONS DES CHEFS PILOTES ET DES CHEFS MÉCANICIENS D'ENTRETIEN

1. (1) Lorsque le transporteur aérien est autorisé à exploiter un giravion monomoteur dans des conditions VFR de jour, le chef pilote doit

a) être titulaire d'une licence valide de pilote professionnel, de pilote professionnel de 1re classe ou de pilote de ligne; et

b) avoir accompli au moins 500 heures de vol comme pilote commandant de bord d'un giravion.

(2) Lorsque le transporteur aérien est autorisé à exploiter un giravion monomoteur dans des conditions VFR de jour et de nuit, le chef pilote doit

a) être titulaire d'une licence valide de pilote professionnel, de pilote professionnel de 1re classe ou de pilote de ligne ainsi que d'une qualification de vol aux instruments; et

b) avoir accompli au moins 500 heures de vol comme pilote commandant de bord d'un giravion.

(3) Lorsque le transporteur aérien est autorisé à exploiter un giravion multimoteur dans des conditions VFR de jour, le chef pilote doit

a) être titulaire d'une licence valide de pilote professionnel, de pilote professionnel de 1re classe ou de pilote de ligne; et

b) avoir accompli au moins 500 heures de vol comme pilote commandant de bord d'un giravion, au service d'un transporteur aérien.

(4) Lorsque le transporteur aérien est autorisé à exploiter un giravion multimoteur dans des conditions VFR de jour et de nuit et des conditions IFR, le chef pilote doit

a) être titulaire d'une licence valide de pilote professionnel, de pilote professionnel de 1re classe ou de pilote de ligne ainsi que d'une qualification de vol aux instruments, classe I; et

b) avoir accompli au moins 1,000 heures de vol comme pilote commandant de bord d'un giravion, au service d'un transporteur aérien.

(5) Tout chef pilote doit

a) connaître le contenu du certificat d'exploitation, des spécifications d'exploitation ainsi que du manuel d'exploitation du transporteur aérien; et

(*b*) know the provisions of the *Air Regulations* and air navigation orders necessary for the proper performance of his duties.

2. Every Chief Maintenance Engineer shall

(*a*) hold an appropriate valid aircraft maintenance engineer licence;

(*b*) know the appropriate parts of the air carrier's operating certificate, operations specifications and maintenance manual necessary for the proper performance of his duties; and

(*c*) know the provisions of the *Air Regulations* and air navigation orders necessary for the proper performance of his duties.

SCHEDULE II

(*s. 34*)

OPERATIONS MANUAL

1. The following items shall be contained in an operations manual:

(*a*) a true copy of the air carrier's operating certificates;

(*b*) a chart of the air carrier's management organization and general operating policies;

(*c*) the duties, responsibilities and succession of command of operations personnel;

(*d*) reference to appropriate *Air Regulations*, air navigation orders, notams, information circulars and operating certificates;

(*e*) the information and, where applicable, the procedures pertaining to the usability of landing and take-off areas and procedures for disseminating pertinent information respecting such usability to operations personnel;

(*f*) the procedures for accident notification;

(*g*) information pertaining to operating in conditions of ice, hail, thunderstorms, turbulence or any potentially hazardous meteorological conditions;

(*h*) emergency flight procedures and emergency duties assigned to each crew member;

(*i*) the procedures for familiarizing passengers with the use of emergency equipment during flight;

(*j*) other information or instructions relating to safety;

(*k*) details of the required crew member training programs including ground, flight and emergency phases thereof, if applicable;

(*l*) information pertaining to flight release and operational control, including procedures for the monitoring and control of each flight, as applicable;

(*m*) information pertaining to en route operations, navigation and communication procedures, including procedures for the release or continuation of flight if any equipment required for a particular type of operation becomes inoperative or unserviceable en route;

(*n*) information concerning the air carrier's approved routes including the types of rotorcraft authorized for each route, their crew member composition, the kind of operation, such

b) connaître les dispositions du *Règlement de l'Air* et des ordonnances sur la navigation aérienne qui sont nécessaires à l'exécution convenable de ses fonctions.

2. Tout chef mécanicien d'entretien doit

a) être titulaire d'une licence de mécanicien d'entretien d'aéronef, valide et appropriée;

b) connaître les sections du certificat d'exploitation, des spécifications d'exploitation ainsi que du manuel d'exploitation du transporteur aérien, qui sont nécessaires à l'exécution convenable de ses fonctions; et

c) connaître les dispositions du *Règlement de l'Air* et des ordonnances sur la navigation aérienne qui sont nécessaires à l'exécution convenable de ses fonctions.

ANNEXE II

(*art. 34*)

MANUEL D'EXPLOITATION

1. Le manuel d'exploitation doit contenir les éléments suivants:

a) une copie conforme des certificats d'exploitation du transporteur aérien;

b) un organigramme des structures administratives de l'entreprise et des principales méthodes d'exploitation du transporteur aérien;

c) la répartition des fonctions et des responsabilités ainsi que la hiérarchie du personnel d'exploitation;

d) des références aux dispositions appropriées du *Règlement de l'Air*, des ordonnnances sur la navigation aérienne, des notam, des circulaires d'information et des certificats d'exploitation;

e) les renseignements et, s'il y a lieu, les procédures à suivre relativement aux possibilités d'utilisation des aires de décollage et d'atterrissage et les moyens d'en informer le personnel d'exploitation;

f) la procédure relative aux rapports d'accidents;

g) des renseignements relatifs au vol dans des conditions météorologiques telles que le givrage, la grêle, les orages, la turbulence ou tout autre condition météorologique susceptible de constituer un danger;

h) les mesures d'urgence en vol et les fonctions attribuées à chaque membre d'équipage à cet égard;

i) les méthodes pour montrer aux passagers le mode d'utilisation de l'équipement de secours pendant le vol;

j) tout autre renseignement ou directive touchant la sécurité;

k) des détails concernant les programmes d'instruction requis pour les membres d'équipage, y compris les phases d'instruction en vol et au sol ainsi que l'enseignement des mesures d'urgence, s'il y a lieu;

l) des renseignements relatifs aux autorisations de vol et au contrôle d'exploitation, y compris les procédures de surveillance et de contrôle pour chaque vol, s'il y a lieu;

m) des renseignements relatifs aux procédures d'exploitation, de navigation et de télécommunication, y compris les procédures d'autorisation ou de poursuite du vol, en cas de

as VFR, IFR or night VFR, and any other pertinent information;

(*o*) information concerning aerodromes into which the air carrier is authorized to operate, including

(i) locations,

(ii) the types of rotorcraft authorized to use the aerodrome,

(iii) instrument approach procedures, as applicable,

(iv) take-off and landing weather minima, as applicable, and

(v) any other pertinent information;

(*p*) take-off, en route and landing weight limitations;

(*q*) the methods and procedures for maintaining the rotorcraft weight and centre of gravity within approved limits; and

(*r*) information pertaining to the air carrier's flight watch system, as applicable.

panne ou de défaillance en route de tout organe ou accessoire dont le fonctionnement est nécessaire;

n) des renseignements au sujet des routes approuvées empruntées par le transporteur aérien en indiquant le type de giravion autorisé pour chaque route, la composition de l'équipage, le régime de vol tel que le vol VFR, IFR ou VFR de nuit, ainsi que tout autre renseignement pertinent;

o) des renseignements concernant les aérodromes que le transporteur aérien est autorisé à utiliser, en particulier

(i) leur position géographique,

(ii) les types de giravion autorisés à utiliser l'aérodrome,

(iii) les procédures d'approche aux instruments, s'il y a lieu,

(iv) les minima météorologiques de décollage et d'atterrissage, s'il y a lieu, et

(v) tout autre renseignement utile;

p) les limites de poids au décollage, à la phase en route et à l'atterrissage;

q) les méthodes et procédures à suivre pour maintenir le poids et le centrage du giravion dans les limites autorisées; et

r) les renseignements portant sur le sys'ème de surveillance des vols du transporteur aérien, s'il y a lieu.

SCHEDULE III

(*ss. 46 and 48*)

PILOT PROFICIENCY CHECK

1. A pilot proficiency check shall be conducted in such a manner that the pilot satisfactorily demonstrates his knowledge, skill and judgment relative to

(*a*) the rotorcraft, its systems and components; and

(*b*) proper control of airspeed, configuration, direction, altitude and attitude of the rotorcraft in accordance with the procedures and limitations contained in the applicable approved aircraft flight manual, check list and other approved material applicable to the type of rotorcraft.

2. Each phase of a pilot proficiency check set out in an item of Column I of the following table shall be performed in accordance with the procedures out in Column III of the table for the proficiency check item set out in Column II of the table.

ANNEXE III

(*art. 46 et 48*)

EXAMEN DE CONTRÔLE DE LA COMPÉTENCE D'UN PILOTE

1. L'examen de contrôle de la compétence d'un pilote doit être mené de façon à ce que le pilote démontre de façon satisfaisante ses connaissances, ses aptitudes et son jugement relativement

a) au giravion, à ses circuits et composantes; et

b) au bon contrôle de la vitesse anémométrique, de la configuration, de l'orientation, de l'altitude et de l'assiette du giravion conformément aux procédures et limites prescrites dans le manuel de vol de l'aéronef qui a été approuvé et s'y rapporte, dans la liste de vérification et dans tout autre document approuvé qui se rapporte à ce type de giravion.

2. Les différentes phases de l'examen de contrôle de la compétence d'un pilote, énumérées à un poste de la colonne I du tableau ci-après, doivent se dérouler conformément aux directives énoncées à la colonne III du tableau pour l'élément de contrôle de la compétence énoncé à la colonne II du tableau.

TABLE

Column I Phase	Column II Proficiency Check Items	Column III Procedures
1. Pre-Flight	(1) Pilot's knowledge of equipment examination	(*a*) the completion of a practical oral equipment examination meeting the requirements of paragraph (*b*); (*b*) an equipment examination shall be closely co-ordinated and related to the flight procedures portion of the proficiency check and shall cover (i) subjects requiring a practical knowledge of the rotorcraft, its powerplants, systems, components and its operational and performance factors, (ii) normal, abnormal and emergency procedures and the operations and limitations relating thereto, and (iii) the appropriate provisions of the approved aircraft flight manual.
	(2) Rotorcraft inspection	(*a*) the pre-flight inspection shall include (i) a visual inspection of the exterior and the interior of the rotorcraft, and (ii) the use of the pre-start check list, appropriate control system checks, starting procedures, checks of all radio and electronic equipment and the selection of the proper navigation and communications radio facilities and frequencies prior to flight; and (*b*) during the pre-flight inspection the pilot must explain briefly the purpose of each item.
	(3) Powerplant checks	powerplant checks as appropriate to the rotorcraft type.
	(4) Taxiing	this manoeuvre where applicable to the rotorcraft type and configuration includes taxiing (in the case of a second-in-command proficiency check, to the extent practical from the second-in-command station), in compliance with instructions issued by the appropriate traffic control authority or by the check pilot.

TABLEAU

Colonne I Phase	Colonne II Éléments de contrôle de la compétence	Colonne III Directives
1. Avant le vol	(1) Connaissance du matériel	*a*) examen oral portant sur les connaissances pratiques du matériel et répondant aux exigences de l'alinéa *b*); *b*) l'examen relatif au matériel doit être en étroite corrélation avec la partie de l'examen de contrôle de la compétence qui porte sur les procédures de vol et il doit se rapporter (i) aux sujets qui demandent une connaissance pratique du giravion, de ses groupes motopropulseurs, de ses circuits, de ses composantes, de ses performances et de ses caractéristiques de fonctionnement, (ii) aux procédures normales, exceptionnelles et d'urgence et aux manœuvres et limites qui s'y rapportent, et (iii) aux dispositions correspondantes du Manuel de vol de l'aéronef tel qu'il a été approuvé.
	(2) Inspection du giravion	*a*) l'inspection avant le vol doit comprendre (i) un examen visuel de l'intérieur et de l'extérieur du giravion, et (ii) l'utilisation de la partie de la liste de vérification relative aux opérations avant démarrage, les vérifications appropriées de la timonerie et des procédures de démarrage, la vérification de tout l'équipement électronique et radio ainsi que le choix judicieux des installations et fréquences radio à utiliser pour les télécommunications, avant le vol; et *b*) au cours de cette inspection avant le vol, le pilote doit expliquer l'objet de chacun des éléments considérés.
	(3) Vérification des groupes motopropulseurs	vérification des groupes motopropulseurs selon le type de giravion.
	(4) Circulation au sol	si cette manœuvre est possible avec le type du giravion et avec sa configuration, elle comprend la circulation au sol conformément aux instructions reçues de l'organe approprié de contrôle de la circulation ou du pilote inspecteur (s'il s'agit d'un examen de contrôle de la compétence d'un commandant en second, la manœuvre est exécutée dans la mesure où elle entre dans les fonctions de l'intéressé).

TABLE—*Cont.*

Column I Phase	Column II Proficiency Check Items	Column III Procedures
2. Stationary Flight	(1) Normal lift-off to a hover in ground effect	(*a*) lift-off to a hover with rotorcraft heading into wind; (*b*) hover manoeuvres with rotorcraft heading crosswind and downwind; (*c*) square pattern manoeuvring with rotorcraft maintaining constant heading; and (*d*) precision 360° turns over a fixed point on the surface.
3. Forward Flight	(1) Transition from a hover	(*a*) transition to forward flight and normal climb to 1,500 feet above ground level; (*b*) transition to forward flight and emergency rapid deceleration at constant altitude to abort intended departure.
	(2) Turns	at least one turn in each direction through 180° change of heading using a bank angle of not less than 30°.
	(3) Flight characteristics (required only on the initial proficiency check on each rotorcraft type)	recovery procedure from specific flight attitudes or characteristics that are peculiar to the rotorcraft type.
	(4) Engine failure	simulated engine failure in flight, at a safe altitude, with subsequent precautionary or autorotational approach.
4. Approaches	(1) Normal	at least one normal approach and landing.
	(2) Steep Approach	at least one steep approach to a predetermined landing point over simulated high approach obstructions.
	(3) Out-of-Wind	at least one out-of-wind approach to the hover and, where practicable under the existing flight conditions, and out-of-wind landing.
	(4) Autorotational Approaches and Landings	simulated power-off autorotational approaches to predeterined points with 90°, 180° and 360° approach paths.
5. Emergency Procedures	(1) Pilot's knowledge of emergency procedures appropriate to the rotorcraft type	a pilot shall demonstrate as many of the emergency procedures outlined in the appropriate *Aircraft Flight Manual* and as many of the emergency procedures for the following situations as are, in the opinion of the check pilot, necessary to determine that the pilot has adequate knowledge and ability to perform such procedures;

TABLEAU—*Suite*

Colonne I Phase	Colonne II Éléments de contrôle de la compétence	Colonne III Directives
2. Vol stationnaire	(1) Décollage normal et mise en vol stationnaire dans l'effet de sol	*a*) décollage et mise en vol stationnaire du giravion vent debout; *b*) évolutions en sol stationnaire, par vent traversier et vent arrière; *c*) circuit de précision à cap constant; et *d*) virages de précision à 360° au-dessus d'un repère au sol.
3. Vol en translation avant	(1) Transition à partir d'un vol stationnaire	*a*) transition pour mise en translation avant et montée normale jusqu'à 1,500 pieds au-dessus du sol; *b*) transition pour mise en translation avant et décélération rapide à altitude constante pour effectuer une procédure de départ interrompu en situation d'urgence.
	(2) Virages	Au moins un virage de 180° dans chaque sens à une inclinaison au moins égale à 30°.
	(3) Particularités de pilotage (exigé seulement pour le premier examen de contrôle de compétence sur un type de giravion donné)	Procédures de retour ou vol normal pour mettre fin à des situations ou particularités de vol définies, propres au type de giravion.
	(4) Panne de moteur	Panne de moteur simulée en vol à une altitude qui ne présente aucun danger, suivie d'une approche de précaution ou en autorotation.
4. Approches	(1) Normales	Au moins un exercice d'approche et d'atterrissge normal.
	(2) Approche sous forte pente	Au moins une approche sous forte pente vers un point d'atterrissage prédéterminé et en simulant la présence d'obstacles à franchir.
	(3) Approche par vent traversier	Au moins une approche par vent traversier, avec mise en vol stationnaire et, lorsque les conditions de vol le permettent, un atterrissage par vent traversier.
	(4) Approches et atterrissages en autorotation	Simulation d'approches en autorotation, moteur arrêté, par des couloirs de 90°, 180° et 360°, vers des points d'atterrissage prédéterminés.
5. Procédures d'urgence	(1) Connaissances des procédures d'urgence adaptées au type de giravion	Le pilote doit démontrer qu'il possède des connaissances et des aptitudes suffisantes pour effectuer toutes les procédures d'urgence exposées dans le *Manuel de vol de l'avion* approprié, ainsi que de toutes les mesures d'urgence applicables dans les cas suivants et que le pilote inspecteur juge nécessaire de lui faire effectuer à cette fin:

TABLE—*Conc.*

Column I Phase	Column II Proficiency Check Items	Column III Procedures
		(i) fire in flight, (ii) smoke control, (iii) anti-torque rotor malfunction, (iv) settling with power, (v) hydraulic and electrical systems failure and malfunctions, (vi) landing gear systems failure and malfunctions, and (vii) failure of communication or navigation equipment.

TABLEAU—*Fin*

Colonne I Phase	Colonne II Éléments de contrôle de la compétence	Colonne III Directives
		(i) incendie en vol, (ii) dispersion de la fumée, (iii) fonctionnement défectueux du rotor anticouple, (iv) l'assise au moteur, (v) panne et fonctionnement défectueux des circuits électriques et hydrauliques, (vi) panne et fonctionnement défectueux du train d'atterrissage, et (vii) panne de l'équipement de télécommunication ou de navigation.

3. When performing any of the procedures enumerated in Column II of the table, a pilot shall demonstrate judgment commensurate with a high level of safety and, in determining whether the pilot has shown such judgment, the check pilot shall consider

(*a*) the pilot's adherence to approved procedures;

(*b*) the pilot's action in situations requiring a decision based on his analysis where there is no prescribed or recommended practice; and

(*c*) the pilot's qualities of airmanship in selecting a course of action.

3. En effectuant l'une des procédures énumérées à la colonne II du tableau, le pilote doit faire preuve d'une sûreté de jugement garantissant un niveau élevé de sécurité et, dans l'évaluation de ce facteur, le pilote inspecteur doit tenir compte

a) de l'adhésion du pilote aux procédures approuvées;

b) du comportement du pilote dans les situations qui exigent de fonder sa décision sur l'analyse, à défaut de procédure obligatoire ou de pratique recommandée; et

c) de la science aéronautique démontrée par le pilote dans le choix d'une ligne de conduite.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 63

AERONAUTICS ACT

Security Control of Air Traffic Order

ORDER RESPECTING SECURITY CONTROL OF AIR TRAFFIC

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 14

Short Title

1. This Order may be cited as the *Security Control of Air Traffic Order*.

Interpretation

2. (1) In this Order,

"coastal CADIZ" or "Coastal Canadian Air Defence Identification Zone" means the airspace extending upward from the surface of the earth in those areas off the coasts of Canada described in Schedule I; (*CADIZ côtière* or *zone côtière d'identification de la défense aérienne du Canada*)

"defence flight notification" means a flight notification that

(*a*) contains the information required to be contained in a flight notification by the *Flight Plans and Flight Notifications Order*, and

(*b*) states the flight level or altitude above sea level and the true airspeed to be flown; (*avis de vol aux fins de la défense*)

"DEWIZ" or "Distant Early Warning Identification Zone" means the airspace extending upward from the surface of the earth in that area of Canada described in Schedule III; (*DEWIZ* or *zone d'identification de la défense aérienne du Canada*)

"DEWIZ beacon" means a non-directional radio navigation aid beacon lying within the DEWIZ and described in Schedule IV; (*radiophare DEWIZ*)

"domestic CADIZ" or "Domestic Canadian Air Defence Identification Zone" means the airspace extending upward from the surface of the earth in that area of Canada described in Schedule II; (*CADIZ intérieur* or *zone intérieure d'identification de la défense aérienne du Canada*)

"DVFR flight plan" means a flight plan that

(*a*) includes the information required in a VFR flight plan as set out in the *Flight Plans and Flight Notifications Order*, and

(*b*) states the flight level or altitude above sea level to be flown; (*plan de vol DVFR*)

"SCATANA rules" means the rules for the Security Control of Air Traffic and Air Navigation Aids as set out in Part V.(*règles SCATANA*)

CHAPITRE 63

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur le contrôle de la circulation aérienne aux fins de la sécurité nationale

ORDONNANCE CONCERNANT LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE AUX FINS DE LA SÉCURITÉ NATIONALE

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, N° 14

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur le contrôle de la circulation aérienne aux fins de la sécurité nationale.*

Interprétation

2. (1) Dans la présente ordonnance,

«avis de vol aux fins de la défense» désigne un avis de vol

a) qui contient les renseignements exigés dans un avis de vol par l'*Ordonnance concernant les plans de vol et les avis de vol*, et

b) qui mentionne le niveau de vol ou l'altitude au-dessus du niveau de la mer ainsi que la vitesse vraie auxquels doit s'effectuer le vol; (*defence flight notification*)

«CADIZ côtière» ou «zone côtière d'identification de la défense aérienne du Canada» désigne l'espace aérien qui s'étend à partir de la surface du sol au-dessus de chacune des régions situées au large des côtes du Canada et dont les limites sont données dans l'annexe I; (*coastal CADIZ* ou *Coastal Canadian Air Defence Identification Zone*)

«CADIZ intérieure» ou «zone intérieure d'identification de la défense aérienne du Canada» désigne l'espace aérien qui s'étend à partir de la surface du sol au-dessus de la région du Canada dont les limites sont données dans l'annexe II; (*domestic CADIZ* ou *Domestic Canadian Air Defence Identification Zone*)

«DEWIZ» ou «zone d'identification de pré-alerte» désigne l'espace aérien qui s'étend à partir de la surface du sol au-dessus de la région du Canada dont les limites sont données dans l'annexe III; (*DEWIZ* ou *Distant Early Warning Identification Zone*)

«plan de vol DVFR» désigne un plan de vol

a) qui contient les renseignements à donner dans un plan de vol VFR, lesquels sont énumérés dans l'*Ordonnance concernant les plans de vol et les avis de vol*, et

b) qui mentionne le niveau de vol ou l'altitude au-dessus du niveau de la mer auxquels doit s'effectuer le vol; (*DVFR flight plan*)

«radiophare DEWIZ» désigne un radiophare non directionnel d'aide à la navigation situé à l'intérieur de la DEWIZ et

dont les caractéristiques sont données dans l'annexe IV; (*DEWIZ beacon*)

«règles SCATANA» désigne les règles relatives au contrôle de la circulation aérienne aux fins de la sécurité nationale et aux aides à la navigation aérienne, énoncées dans la partie V de la présente ordonnance. (*SCATANA rules*)

(2) In this Order, a reference to a time or estimated time shall be to Greenwich Mean time.

(2) Dans la présente ordonnance, lorsqu'il est question d'heures ou d'heures prévues, il s'agit du temps moyen de Greenwich.

PART I

GENERAL PROVISIONS AFFECTING ALL FLIGHTS

3. No person shall operate an aircraft into or within any identification zone unless

(*a*) that aircraft is equipped with a two-way radio capable of permitting the communications required by this Order; and

(*b*) that person maintains a listening watch on a frequency that will permit the receipt of the instructions issued pursuant to this Order.

4. No deviation shall be made from a flight plan or flight notification submitted for a flight into or within an identification zone unless

(*a*) prior notification is given to the appropriate air traffic control unit or DEWIZ beacon; or

(*b*) where prior notification is not possible, the deviation is reported to an appropriate air traffic control unit or DEWIZ beacon as soon as practicable.

5. Where, due to an emergency, the pilot-in-command of an aircraft is unable to comply with any provisions of this Order, he shall submit a detailed report of the emergency in writing to the Minister of Transport within 48 hours of the emergency.

6. The pilot-in-command of an aircraft who, because of communication failure, is unable to comply with paragraph 3(*b*) shall, if

(*a*) operating in, or cleared to enter, controlled airspace in IFR flight, comply with the *Communication Failure in IFR Flight Order*, or

(*b*) in VFR flight, or in IFR flight other than IFR flight referred to in paragraph (*a*),

(i) proceed in accordance with his flight plan or flight notification, or

(ii) land at the nearest suitable aerodrome,

except that if he has previously been notified that the SCATANA rules are in effect, he shall land at the nearest suitable aerodrome.

PARTIE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES CONCERNANT TOUS LES VOLS

3. Il est interdit à quiconque conduit un aéronef d'entrer ou de voler dans une zone d'identification, sauf

a) si l'aéronef est muni d'un émetteur-récepteur radio permettant d'assurer les communications prescrites par la présente ordonnance; et

b) si cette personne garde l'écoute sur une fréquence permettant la réception des instructions données en application de la présente ordonnance.

4. Il est interdit de déroger à un plan de vol ou à un avis de vol déposé à l'égard d'un vol au cours duquel l'aéronef doit pénétrer dans une zone d'identification ou d'un vol qui doit être effectué à l'intérieur d'une telle zone, sauf

a) si un avis préalable a été donné à l'organe du contrôle de la circulation aérienne ou au radiophare DEWIZ intéressé; ou

b) si, lorsque cet avis préalable ne peut être donné, la dérogation est signalée aussitôt que possible à un organe du contrôle de la circulation aérienne ou à un radiophare DEWIZ intéressé.

5. Lorsque, dans une situation critique, il est impossible au pilote commandant de bord d'un aéronef de se conformer aux dispositions de la présente ordonnance, il doit, dans les 48 heures, soumettre par écrit au ministre des Transports, un rapport détaillé de cette situation.

6. Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui, par suite d'une interruption des communications, se trouve dans l'impossibilité de se conformer à l'alinéa 3*b*, doit

a) si, en vol IFR, il vole, ou est autorisé à entrer, dans un espace aérien contrôlé, se conformer aux prescriptions de l'*Ordonnance sur les interruptions de communications survenant en vol IFR*; ou

b) s'il vole en vol VFR, ou s'il vole en vol IFR dans des conditions autres que celles qui sont mentionnées dans l'alinéa *a*),

(i) poursuivre son vol selon son plan de vol ou son avis de vol, ou

(ii) atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche,

cependant, s'il a été antérieurement averti que les règles SCATANA sont en vigueur, il doit atterrir à l'aérodrome approprié le plus proche.

PART II

DOMESTIC CADIZ RULES

7. This Part applies only to aircraft being operated at a true airspeed of 180 knots or more.

8. No person shall operate an aircraft into or within the domestic CADIZ unless he has submitted an IFR flight plan, a DVFR flight plan or a defence flight notification to an appropriate air traffic control unit.

9. The pilot-in-command of an aircraft that will penetrate the domestic CADIZ through the northern boundary shall provide position reports or estimates of that penetration to an appropriate air traffic control unit as follows:

(*a*) in the case of a flight that will be conducted within controlled airspace and for which an IFR flight plan has been submitted, the pilot-in-command shall comply with normal IFR position reporting requirements; or

(*b*) in the case of a flight that will be conducted outside controlled airspace and for which an IFR flight plan, a DVFR flight plan or a defence flight notification has been submitted, the pilot-in-command shall report

(i) over the last reporting point on the route of flight prior to penetrating the domestic CADIZ, his position, altitude, time and estimated time of arrival over the next reporting point, or

(ii) if it is not possible to make the report and estimate referred to in subparagraph (i), his altitude and estimated time and place of penetration at least 15 minutes prior to penetration.

10. The pilot-in-command of an aircraft shall revise any estimate provided, pursuant to section 9, to an appropriate air traffic control unit when the aircraft will not be within

(*a*) a time tolerance of plus or minus 5 minutes of the estimated time over

(i) a reporting point,

(ii) the point of penetration of the domestic CADIZ, or

(iii) the point of destination within the domestic CADIZ; or

(*b*) a distance tolerance of 10 nautical miles from

(i) the estimated point of penetration of the domestic CADIZ, or

(ii) the centre line of the route of flight submitted to or approved by air traffic control.

PART III

COASTAL CADIZ RULES

11. This Part applies only to aircraft operated at a true airspeed of 180 knots or more.

PARTIE II

RÈGLES RELATIVES À LA CADIZ INTÉRIEURE

7. La présente partie ne s'applique qu'aux aéronefs volant à une vitesse vraie de 180 nœuds ou plus.

8. Il est interdit à quiconque conduit un aéronef d'entrer ou de voler dans la CADIZ intérieure, à moins d'avoir déposé un plan de vol IFR, un plan de vol DVFR, ou un avis de vol aux fins de la défense, auprès d'un organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé.

9. Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui doit entrer dans la CADIZ intérieure par la limite nord doit transmettre des comptes rendus de position, ou des prévisions concernant cette entrée, à un organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé de la façon suivante:

a) dans le cas d'un vol qui doit être effectué à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé à l'égard duquel un plan de vol IFR a été déposé, le pilote commandant de bord doit se conformer aux exigences ordinaires concernant les comptes rendus de position IFR; ou

b) dans le cas d'un vol qui doit être effectué en dehors des espaces aériens contrôlés, à l'égard duquel un plan de vol IFR, un plan de vol DVFR ou un avis de vol aux fins de la défense a été déposé, le pilot commandant de bord doit,

(i) au-dessus du dernier point de compte rendu qui se trouve sur sa route de vol avant son entrée dans la CADIZ intérieure, signaler sa position, son altitude, l'heure et l'heure prévue d'arrivée au-dessus du point de compte rendu suivant, ou

(ii) s'il lui est impossible de transmettre le compte rendu et la prévision dont il est fait mention au sous-alinéa (i), au moins 15 minutes avant son entrée, faire connaître son altitude ainsi que l'heure et l'endroit où il prévoit faire cette entrée.

10. Le pilote commandant de bord d'un aéronef doit corriger la prévision qu'il a transmise, aux termes de l'article 9, auprès d'un organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé lorsqu'il se rend compte que l'aéronef aura

a) plus de 5 minutes d'avance ou de retard par rapport à l'heure prévue de passage ou d'arrivée au-dessus

(i) d'un point de compte rendu,

(ii) du point d'entrée dans la CADIZ intérieure, ou

(iii) du point de destination dans la CADIZ intérieure; ou

b) un écart de plus de 10 milles marins par rapport

(i) au point prévu d'entrée dans la CADIZ intérieure, ou

(ii) à l'axe de la route de vol notifiée au contrôle de la circulation aérienne ou approuvée par ce contrôle.

PARTIE III

RÈGLES RELATIVES AUX CADIZ CÔTIÈRES

11. La présente partie ne s'applique qu'aux aéronefs volant à une vitesse vraie de 180 nœuds ou plus.

12. The pilot-in-command of an aircraft that will operate within a coastal CADIZ toward the land mass of Canada shall

(*a*) submit an IFR flight plan, a DVFR flight plan or a defence flight notification to an appropriate air traffic control unit before take-off from his last location prior to his operation within the coastal CADIZ; and

(*b*) provide an appropriate air traffic control unit with position reports or estimates required by the instrument flight rules.

13. The pilot-in-command of an aircraft that is operating within a coastal CADIZ toward the land mass of Canada shall revise any estimate provided, pursuant to section 12, to an appropriate air traffic control unit when the aircraft will not be within

(*a*) a time tolerance of plus or minus 5 minutes of the estimated time over any reporting point; or

(*b*) a distance tolerance of 20 nautical miles from the centre line of the route of flight last submitted to or approved by air traffic control.

12. Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui doit voler dans une CADIZ côtière en direction de la masse continentale du Canada doit

a) déposer, à un organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé, un plan de vol IFR, un plan de vol DVFR, ou un avis de vol aux fins de la défense, avant de décoller du dernier endroit où il se trouve avant de voler dans la CADIZ côtière; et

b) transmettre, à un organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé, les comptes rendus ou prévisions de position prescrits par les règles de vol aux instruments.

13. Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui vole dans une CADIZ côtière en direction de la masse continentale du Canada doit corriger la prévision qu'il a transmise, aux termes de l'article 12, à un organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé lorsqu'il se rend compte que l'aéronef aura

a) plus de 5 minutes d'avance ou de retard par rapport à l'heure prévue de passage au-dessus d'un point de compte rendu quelconque; ou

b) un écart de plus de 20 milles marins par rapport à l'axe de la route de vol le plus récemment notifiée au contrôle de la circulation aérienne ou approuvée par ce contrôle.

PART IV

DISTANT EARLY WARNING IDENTIFICATION ZONE RULES

14. This Part applies only to aircraft operated at a true airspeed of 180 knots or more.

15. The pilot-in-command of an aircraft that will penetrate the DEWIZ toward the continental land mass of Canada shall

(*a*) submit an IFR flight plan, a DVFR flight plan or a defence flight notification to an appropriate air traffic control unit or DEWIZ beacon before take-off from his last location prior to his penetrating the DEWIZ;

(*b*) include in such flight plan or flight notification, the estimated time and place of DEWIZ penetration;

(*c*) establish radio telephone communication with an appropriate DEWIZ beacon or aeronautical communication facility as soon as possible and make a position report including the estimated time and place of DEWIZ penetration; and

(*d*) upon request by a DEWIZ beacon or an aeronautical communication facility, advise that beacon or facility as to the difference in time and distance between any revised estimated time and place of DEWIZ penetration and the time and place of DEWIZ penetration indicated in the flight plan or flight notification.

16. The pilot-in-command of an aircraft departing from a location within the DEWIZ shall,

(*a*) before take-off, submit an IFR flight plan, a DVFR flight plan or a defence flight notification with an appropriate air traffic control unit or DEWIZ beacon; and

PARTIE IV

RÈGLES RELATIVES À LA ZONE D'IDENTIFICATION DE PRÉ-ALERTE

14. La présente partie ne s'applique qu'aux aéronefs volant à une vitesse vraie de 180 nœuds ou plus.

15. Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui doit entrer dans la DEWIZ en direction de la masse continentale du Canada doit

a) déposer un plan de vol IFR, un plan de vol DVFR, ou un avis de vol aux fins de la défense, auprès d'un organe du contrôle de la circulation aérienne ou d'un radiophare DEWIZ intéressé, avant de décoller du dernier endroit où il se trouve avant d'entrer dans la DEWIZ;

b) donner dans ce plan de vol ou cet avis de vol l'heure et l'endroit où il prévoit entrer dans la DEWIZ;

c) communiquer aussitôt que possible par radiotéléphone avec un radiophare DEWIZ ou une installation de communications aéronautiques intéressés, et donner un compte rendu de position comprenant l'heure et l'endroit prévus d'entrée dans la DEWIZ; et

d) informer, sur demande d'un radiophare DEWIZ ou d'une installation de communications aéronautiques, ce radiophare ou cette installation de l'intervalle de temps et de la distance qui existent entre l'heure et le point corrigés d'entrée dans laDEWIZ, d'une part, et l'heure et le point d'entrée dans la DEWIZ indiqués dans le plan de vol ou l'avis de vol, d'autre part.

16. Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui part d'un point situé à l'intérieur de la DEWIZ doit,

a) avant de décoller, déposer un plan de vol IFR, un plan de vol DVFR, ou un avis de vol aux fins de la défense, auprès d'un organe du contrôle de la circulation aérienne ou d'un radiophare DEWIZ intéressé; et

(*b*) as soon as possible after take-off, establish radio telephone communication with an appropriate DEWIZ beacon and make a position report.

17. Notwithstanding sections 14 and 15, the pilot-in-command of an aircraft that is departing from a location in Canada north of or within the DEWIZ, which location does not have facilities for the immediate transmission of flight plan information, and that will penetrate or operate within the DEWIZ shall

(*a*) as soon as possible after take-off, establish radio telephone communication with an appropriate air traffic control unit or DEWIZ beacon and submit an IFR flight plan, a DVFR flight plan or a defence flight notification;

(*b*) include in such flight plan or flight notification the estimated time and place of DEWIZ penetration where applicable; and

(*c*) when requested to do so by an appropriate air traffic control unit or DEWIZ beacon, fly at a speed of less than 150 knots for a period of not less than 5 minutes for positive identification.

18. The pilot-in-command of an aircraft shall revise his estimate with an appropriate air traffic control unit or DEWIZ beacon when the aircraft will not be within

(*a*) a time tolerance of plus or minus 5 minutes of the estimated time over

(i) a reporting point,

(ii) the point of penetration of the DEWIZ, or

(iii) the point of destination within the DEWIZ; or

(*b*) a distance tolerance of 20 nautical miles from

(i) the estimated point of penetration of the DEWIZ, or

(ii) the centre line of the route of flight indicated in the flight plan or flight notification.

b) aussitôt que possible après le décollage, communiquer par radiotéléphone avec un radiophare DEWIZ intéressé et donner un compte rendu de position.

17. Nonobstant les articles 14 et 15, le pilote commandant de bord d'un aéronef qui part d'un point du Canada situé au nord ou à l'intérieur de la DEWIZ et où n'existent pas d'installations ou de services permettant la transmission immédiate des renseignements contenus dans les plans de vol, et qui doit entrer ou voler dans la DEWIZ, doit,

a) aussitôt que possible après le décollage, communiquer par radiotéléphone avec un organe du contrôle de la circulation aérienne ou un radiophare DEWIZ intéressé et déposer un plan de vol IFR, un plan de vol DVFR ou un avis de vol aux fins de la défense;

b) dans ce plan de vol ou cet avis de vol, donner, s'il y a lieu, l'heure et l'endroit où il prévoit entrer dans la DEWIZ; et

c) lorsqu'un organe du contrôle de la circulation aérienne ou un radiophare DEWIZ intéressé le lui demande, voler à une vitesse inférieure à 150 nœuds pendant une période d'au moins 5 minutes afin de permettre une identification certaine.

18. Le pilote commandant de bord d'un aéronef doit corriger sa prévision auprès d'un organe du contrôle de la circulation aérienne ou d'un radiophare DEWIZ intéressé lorsqu'il se rend compte que l'aéronef aura

a) plus de 5 minutes d'avance ou de retard par rapport à l'heure prévue de passage ou d'arrivée au-dessus

(i) d'un point de compte rendu,

(ii) du point d'entrée dans la DEWIZ, ou

(iii) du point de destination à l'intérieur de la DEWIZ; ou

b) un écart de plus de 20 milles marins par rapport

(i) au point prévu d'entrée dans la DEWIZ, ou

(ii) à l'axe de la route de vol indiquée dans le plan de vol ou l'avis de vol.

PART V

SECURITY CONTROL OF AIR TRAFFIC AND AIR NAVIGATION AIDS RULES

19. This Part applies to all aircraft when the SCATANA rules are in effect.

20. For the purpose of this Part, the domestic CADIZ is deemed to extend southward to the Canada-United States border.

21. When notified by radio or other means that the SCATANA rules are in effect, the pilot-in-command of an aircraft operating into or over Canada or its territorial waters shall comply with all instructions from an appropriate air traffic control unit to change course or altitude or to land.

22. When notified by radio or other means that the SCATANA rules are in effect, the pilot-in-command of an

PARTIE V

RÈGLES RELATIVES AU CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE AUX FINS DE LA SÉCURITÉ NATIONALE ET AUX AIDES À LA NAVIGATION AÉRIENNE

19. La présente partie s'applique à tous les aéronefs lorsque les règles SCATANA sont en vigueur.

20. Aux fins de la présente partie, la CADIZ intérieure est censée s'étendre au sud jusqu'à la frontière canado-américaine.

21. Lorsqu'il est informé par radio ou autrement que les règles SCATANA sont en vigueur, le pilote commandant de bord d'un aéronef entrant au Canada ou volant au-dessus du Canada ou de ses eaux territoriales doit se conformer à toutes les instructions d'un organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé lui enjoignant de changer de route ou d'altitude ou d'atterrir.

22. Lorsqu'il est informé par radio ou autrement que les règles SCATANA sont en vigueur, le pilote commandant de

aircraft that will be operated into or within the DEWIZ, domestic CADIZ or coastal CADIZ shall

(*a*) before take-off, obtain approval for the flight from an appropriate air traffic control unit; and

(*b*) provide an appropriate air traffic control unit with position reports, as required by the instrument flight rules,

(i) when within controlled airspace, and

(ii) at least every 30 minutes when outside controlled airspace.

bord d'un aéronef qui doit entrer ou voler dans la DEWIZ, la CADIZ intérieure ou une CADIZ côtière doit

a) obtenir, avant de décoller, d'un organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé l'approbation du vol projeté; et

b) transmettre à un organe du contrôle de la circulation aérienne intéressé les comptes rendus de position prescrits par les règles de vol aux instruments

(i) lorsqu'il volera à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé, et

(ii) au moins toutes les 30 minutes lorsqu'il volera en dehors des espaces aériens contrôlés.

SCHEDULE I

(*s. 2*)

1. The Pacific coastal CADIZ is the airspace extending upward from the surface over the area described as follows:

Latitude 52°00′ North, Longitude 135°00′ West; thence to
Latitude 53°00′ North, Longitude 132°50′ West; thence to
Latitude 52°00′ North, Longitude 132°00′ West; thence to
Latitude 48°30′ North, Longitude 125°00′ West; thence to
Latitude 48°20′ North, Longitude 128°00′ West; thence to
Latitude 48°20′ North, Longitude 132°00′ West;
thence to the point of beginning.

2. The Atlantic coastal CADIZ is the airspace extending upward from the surface over the area described as follows:

Latitude 58°00′ North, Longitude 62°00′ West; thence to
Latitude 58°00′ North, Longitude 55°00′ West; thence to
Latitude 48°00′ North, Longitude 47°00′ West; thence to
Latitude 45°00′ North, Longitude 48°00′ West; thence to
Latitude 39°30′ North, Longitude 63°45′ West; thence to
Latitude 43°00′ North, Longitude 65°48′ West; thence to
Latitude 43°00′ North, Longitude 65°00′ West; thence to
Latitude 47°00′ North, Longitude 51°00′ West; thence to
Latitude 55°00′ North, Longitude 58°00′ West;
thence to the point of beginning.

ANNEXE I

(*art. 2*)

1. La CADIZ côtière du Pacifique est l'espace aérien qui s'étend au-dessus de la région délimitée par une ligne reliant les points suivants:

52°00′ de latitude nord, 135°00′ de longitude ouest;
53°00′ de latitude nord, 132°50′ de longitude ouest;
52°00′ de latitude nord, 132°00′ de longitude ouest;
48°30′ de latitude nord, 125°00′ de longitude ouest;
48°20′ de latitude nord, 128°00′ de longitude ouest;
48°20′ de latitude nord, 132°00′ de longitude ouest;
pour revenir ensuite au point de départ.

2. La CADIZ côtière de l'Atlantique est l'espace aérien qui s'étend au-dessus de la région délimitée par une ligne reliant les points suivants:

58°00′ de latitude nord, 62°00′ de longitude ouest;
58°00′ de latitude nord, 55°00′ de longitude ouest;
48°00′ de latitude nord, 47°00′de longitude ouest;
45°00′ de latitude nord, 48°00′ de longitude ouest;
39°30′ de latitude nord, 63°45′ de longitude ouest;
43°00′ de latitude nord, 65°48′ de longitude ouest;
43°00′ de latitude nord, 65°00′ de longitude ouest;
47°00′ de latitude nord, 51°00′ de longitude ouest;
55°00′ de latitude nord, 58°00′ de longitude ouest;
pour revenir ensuite au point de départ.

SCHEDULE II

(*s. 2*)

1. The domestic CADIZ is the airspace extending upward from the surface over the area described as follows:

Latitude 53°00′ North, Longitude 132°50′ West; thence to
Latitude 58°30′ North, Longitude 123°00′ West; thence to
Latitude 58°30′ North, Longitude 114°00′ West; thence to
Latitude 54°00′ North, Longitude 96°00′ West; thence to
Latitude 54°00′ North, Longitude 69°00′ West; thence to
Latitude 58°00′ North, Longitude 62°00′ West; thence to
Latitude 55°00′ North, Longitude 58°00′ West; thence to
Latitude 51°00′ North, Longitude 68°00′ West; thence to
Latitude 51°00′ North, Longitude 96°00′ West; thence to

ANNEXE II

(*art. 2*)

1. La CADIZ intérieure est l'espace aérien qui s'étend au-dessus de la région délimitée par une ligne reliant les points suivants:

53°00′ de latitude nord, 132°50′ de longitude ouest;
58°30′ de latitude nord, 123°00′ de longitude ouest;
58°30′ de latitude nord, 114°00′ de longitude ouest;
54°00′ de latitude nord, 96°00′ de longitude ouest;
54°00′ de latitude nord, 69°00′ de longitude ouest;
58°00′ de latitude nord, 62°00′ de longitude ouest;
55°00′ de latitude nord, 58°00′ de longitude ouest;
51°00′ de latitude nord, 68°00′ de longitude ouest;

Latitude 55°00′ North, Longitude 114°00′ West; thence to
Latitude 55°00′ North, Longitude 121°00′ West; thence to
Latitude 51°00′ North, Longitude 129°45′ West; thence to
Latitude 52°00′ North, Longitude 132°00′ West;
thence to the point of beginning.

SCHEDULE III

(*s. 2*)

1. The DEWIZ is the airspace extending upward from the surface over the area described as follows:

Latitude 71°00′ North, Longitude 141°00′ West; thence to
Latitude 71°00′ North, Longitude 68°00′ West; thence to
Latitude 69°00′ North, Longitude 61°45′ West; thence to
Latitude 65°00′ North, Longitude 58°15′ West; thence to
Latitude 65°00′ North, Longitude 63°00′ West; thence to
Latitude 68°00′ North, Longitude 70°00′ West; thence to
Latitude 68°00′ North, Longitude 141°00′ West;
thence to the point of beginning.

51°00′ de latitude nord, 96°00′ de longitude ouest;
55°00′ de latitude nord, 114°00′ de longitude ouest;
55°00′ de latitude nord, 121°00′ de longitude ouest;
51°00′ de latitude nord, 129°45′ de longitude ouest;
52°00′ de latitude nord, 132°00′ de longitude ouest;
pour revenir ensuite au point de départ.

ANNEXE III

(*art. 2*)

1. La DEWIZ est l'espace aérien qui s'étend au-dessus de la région délimitée par une ligne reliant les points suivants:

71°00′ de latitude nord, 141°00′ de longitude ouest;
71°00′ de latitude nord, 68°00′ de longitude ouest;
69°00′ de latitude nord, 61°45′ de longitude ouest;
65°00′ de latitude nord, 58°′15′ de longitude ouest;
65°00′ de latitude nord, 63°00′ de longitude ouest;
68°00′ de latitude nord, 70°00′ de longitude ouest;
68°00′ de latitude nord, 141°00′ de longitude ouest;
pour revenir ensuite au point du départ.

SCHEDULE IV
(*s. 2*)
DESCRIPTIONS OF **DEWIZ** BEACONS

	Name	Location	Identification	Frequency	Transmitting Frequencies	Receiving Frequencies
1.	Cape Dyer	Latitude 66°36′North Longitude 61°35′West	VN	248 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 248.0 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
2.	Broughton	Latitude 67°33′North Longitude 64°02′West	VM	230 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
3.	Cape Hooper	Latitude 68°28′North Longitude 66°50′West	UZ	287 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
4.	Dewar Lakes	Latitude 68°37′North Longitude 71°07′West	UW	315 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
5.	Longstaff Bluff	Latitude 68°56′North Longitude 75°17′West	UV	275 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
6.	Hall Beach	Latitude 68°47′North Longitude 81°15′West	UX	388 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 388.0 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
7.	Mackar Inlet	Latitude 68°21′North Longitude 85°45′West	UU	212 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
8.	Pelly Bay	Latitude 68°26′North Longitude 89°36′West	UF	201 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
9.	Shepherd Bay	Latitude 68°48′North Longitude 93°24′West	US	321 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
10.	Gladman Point	Latitude 68°40′North Longitude 97°48′West	UR	300 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
11.	Jenny Lind	Latitude 68°39′North Longitude 101°44′West	UQ	218 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
12.	Cambridge Bay	Latitude 69°06′North Longitude 105°08′West	MG	327 kHz	122.2 MHz 126.7 MHz 5,680.0 kHz	122.1 MHz 122.2 MHz 126.7 MHz 5,680.0 kHz
13.	Byron Bay	Latitude 68°45′North Longitude 109°04′West	UK	272 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
14.	Lady Franklin	Latitude 68°29′North Longitude 113°13′West	UJ	227 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
15.	Cape Young	Latitude 68°56′North Longitude 116°56′West	UI	260 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 260.0 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
16.	Clinton Point	Latitude 69°35′North Longitude 120°44′West	UH	209 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 209.0 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
17.	Cape Parry	Latitude 70°10′North Longitude 124°42′West	UE	203 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 203.0 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
18.	Nicholson	Latitude 69°57′North Longitude 128°54′West	UC	215 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 215.0 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
19.	Tuktoyaktuk	Latitude 69°26′North Longitude 133°02′West	UB	380 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 380.0 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
20.	Shingle Point	Latitude 68°56′North Longitude 137°14′West	UA	221 kHz	122.2 MHz 221.0 MHz 236.6 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
21.	Komakuk Beach	Latitude 69°35′North Longitude 140°11′West	AJ	239 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 239.0 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz

ANNEXE IV
(*art. 2*)
CARACTÉRISTIQUES DES RADIOPHARES DEWIZ

	Nom	Situation	Indicatif	Fréquence	Fréquences d'émission	Fréquences de réception
1.	Cape Dyer	66°36′ de latitude nord 61°35′ de longitude ouest	VN	248 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 248.0 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
2.	Broughton	67°33′ de latitude nord 64°02′ de longitude ouest	VM	230 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
3.	Cape Hooper	68°28′ de latitude nord 66°50′ de longitude ouest	UZ	287 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
4.	Dewar Lakes	68°37′ de latitude nord 71°07′ de longitude ouest	UW	315 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
5.	Longstaff Bluff	68°56′ de latitude nord 75°17′ de longitude ouest	UV	275 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
6.	Hall Beach	68°47′ de latitude nord 81°15′ de longitude ouest	UX	388 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 388.0 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
7.	Mackar Inlet	68°21′ de latitude nord 85°45′ de longitude ouest	UU	212 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
8.	Pelly Bay	68°26′ de latitude nord 89°36′ de longitude ouest	UF	201 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
9.	Shepherd Bay	68°48′ de latitude nord 93°24′ de longitude ouest	US	321 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
10.	Gladman Point	68°40′ de latitude nord 97°48′ de longitude ouest	UR	300 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
11.	Jenny Lind	68°39′ de latitude nord 101°44′ de longitude ouest	UQ	218 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
12.	Cambridge Bay	69°06′ de latitude nord 105°08′ de longitude ouest	MG	327 kHz	122.2 MHz 126.7 MHz 5,680.0 kHz	122.1 MHz 122.2 MHz 126.7 MHz 5,680.0 kHz
13.	Byron Bay	68°45′ de latitude nord 109°04′ de longitude ouest	UK	272 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
14.	Lady Franklin	68°29′ de latitude nord 113°13′ de longitude ouest	UJ	227 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz
15.	Cape Young	68°56′ de latitude nord 116°56′ de longitude ouest	UI	260 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 260.0 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
16.	Clinton Point	69°35′ de latitude nord 120°44′ de longitude ouest	UH	209 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 209.0 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
17.	Cape Parry	70°10′ de latitude nord 124°42′ de longitude ouest	UE	203 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 203.0 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
18.	Nicholson	69°57′ de latitude nord 128°54′ de longitude ouest	UC	215 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 215.0 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
19.	Tuktoyaktuk	69°26′ de latitude nord 133°02′ de longitude ouest	UB	380 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 380.0 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
20.	Shingle Point	68°56′ de latitude nord 137°14′ de longitude ouest	UA	221 kHz	122.2 MHz 221.0 MHz 236.6 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz
21.	Komakuk Beach	69°35′ de latitude nord 140°11′ de longitude ouest	AJ	239 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 239.0 MHz 5,295.0 kHz	122.2 MHz 236.6 MHz 3,023.5 kHz 5,295.0 kHz

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 64

AERONAUTICS ACT

Sonic and Supersonic Flight Order

ORDER RESPECTING THE CONTROL OF SONIC AND SUPERSONIC FLIGHT

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 28

Short Title

1. This Order may be cited as the *Sonic and Supersonic Flight Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"shock wave" means a region ahead of an aircraft of abrupt change of pressure and density moving as a wave front at or above the velocity of sound; (*onde de choc*)

"show" means show to the satisfaction of the Minister; (*démontrer*)

"sonic flight" means flight at the speed of a true flight Mach number of one; (*vol sonique*)

"supersonic flight" means flight at speeds in excess of a true flight Mach number of one; (*vol supersonique*)

"true flight Mach number" means the ratio of the true air speed of an aircraft to the local speed of sound at the flight altitude. (*nombre de Mach vrai en vol*)

General Rule

3. No person shall operate an aircraft in sonic or supersonic flight unless authorized by the Minister.

Applications

4. An application for an authorization to operate an aircraft in sonic or supersonic flight for purposes other than research and development shall be sent to the Director General, Civil Aeronautics, Department of Transport, Ottawa for approval by the Minister and shall contain the following:

(*a*) the reasons why operation in sonic or supersonic flight is necessary;

(*b*) a description of the flight area proposed by the applicant, with the area boundaries delineated by means of latitude and longitude reference, or by reference to natural features of the terrain, whichever is the clearer;

(*c*) the maximum and minimum altitudes to be reached during the sonic or supersonic flight;

(*d*) the maximum speed that will be reached;

CHAPITRE 64

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur le vol sonique et supersonique

ORDONNANCE CONCERNANT LA RÉGLEMENTATION DU VOL SONIQUE ET SUPERSONIQUE

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, N° 28

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur le vol sonique et supersonique*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«démontrer» signifie démontrer à la satisfaction du Ministre; (*show*)

«nombre de Mach vrai en vol» désigne le rapport entre la vitesse vraie d'un aéronef et la vitesse locale du son à l'altitude de vol; (*true flight Mach number*)

«onde de choc» désigne une région localisée à l'avant de l'aéronef, qui est le siège d'un brutal changement de pression et de densité et qui se déplace, comme le ferait une onde frontale, à une vitesse égale ou supérieure à celle du son; (*shock wave*)

«vol sonique» désigne un vol effectué à la vitesse correspondant à un nombre de Mach vrai en vol égal à un; (*sonic flight*)

«vol supersonique» désigne un vol effectué à des vitesses supérieures à un nombre de Mach vrai en vol égal à un. (*supersonic flight*)

Règle générale

3. Il est interdit de piloter un aéronef en vol sonique ou supersonique au Canada, sans y être autorisé par le Ministre.

Demandes

4. Une demande d'autorisation de piloter un aéronef en vol sonique ou supersonique à des fins autres que la recherche et le développement, doit être adressée au Directeur général de l'aéronautique civile, ministère des Transports, Ottawa, pour être soumise à l'approbation du Ministre et doit contenir les éléments suivants:

a) les raisons justifiant la nécessité de piloter en vol sonique ou supersonique;

b) une description de la zone que le requérant se propose de survoler, en indiquant les limites de la zone au moyen de coordonnées géographiques ou se référant aux repères naturels du terrain, selon la plus claire de ces deux méthodes;

c) les altitudes maximale et minimale entre lesquelles le vol sonique ou supersonique doit avoir lieu;

(*e*) the calculated nominal peak over pressure for the altitude and speed conditions specified in paragraphs (*c*) and (*d*);

(*f*) such other conditions and limitations as are considered necessary by the applicant to ensure that no shock wave will extend outside the flight area proposed by the applicant; and

(*g*) an undertaking by the applicant to indemnify Her Majesty against any claims or demands for damages or compensation in respect of injury to persons or animals or damage to property that may arise as a result of any sonic or supersonic flight made by the applicant and authorized by the Minister.

5. An application for an authorization to operate an aircraft in sonic or supersonic flight for purposes of research and development shall be sent to the Director General, Civil Aeronautics, Department of Transport, Ottawa for approval by the Minister and shall contain the following:

(*a*) a description of the flight area proposed by the applicant, with the area boundaries delineated by means of latitude and longitude reference, or by reference to natural features of the terrain, whichever is the clearer;

(*b*) evidence that the flight is necessary

(i) to show compliance with an airworthiness requirement contained in the *Engineering and Inspection Manual* or is required for aircraft development,

(ii) to determine the shock wave characteristics of the aircraft or to establish means of reducing or eliminating the effects of such shock waves, or

(iii) to demonstrate the conditions and limitations under which sonic or supersonic flight will not cause a shock wave, the effect of which may imperil the safety of other aircraft, be injurious to persons or animals or cause damage to property;

(*c*) particulars of

(i) the maximum and minimum altitudes to be reached during the sonic or supersonic flight,

(ii) the maximum speed that will be reached, and

(iii) the calculated nominal peak over pressure for the altitude and speed conditions specified in subparagraphs (i) and (ii); and

(*d*) an undertaking by the applicant to indemnify Her Majesty against any claims or demands for damages or compensation in respect of injury to persons or animals or damage to property that may arise as a result of any sonic or supersonic flight made by the applicant and authorized by the Minister.

Military Aircraft

6. A military aircraft that is being operated under the conditions specified in paragraphs 102(2)(*a*) and (*b*) of the *Air Regulations* is exempt from compliance with this Order.

Termination of Authorization

7. An authorization to operate an aircraft in sonic or supersonic flight is effective until the expiration date men-

d) la vitesse maximale qui sera atteinte;

e) la pointe de surpression nominale calculée pour les conditions d'altitude et de vitesse spécifiées aux alinéas *c*) et *d*);

f) toutes les autres conditions et limites que le requérant estime nécessaires afin d'empêcher toute onde de choc de déborder les limites de la zone de vol que ce dernier se propose de survoler; et

g) l'engagement du requérant, de dédommager Sa Majesté contre toute demande ou réclamation de dommages-intérêts ou compensation pour dommages corporels aux personnes ou aux animaux ou dommages à la propriété résultant d'un vol sonique ou supersonique effectué par le requérant et autorisé par le Ministre.

5. Une demande d'autorisation de piloter un aéronef en vol sonique ou supersonique à des fins de recherche et de développement doit être adressée au Directeur général de l'aéronautique civile, ministère des Transports, Ottawa, pour être soumise à l'approbation du Ministre et doit contenir les renseignements suivants:

a) une description de la zone que le requérant se propose de survoler, en indiquant les limites au moyen de coordonnées géographiques ou en se référant aux repères naturels du terrain, selon la plus claire de ces deux méthodes;

b) une preuve que le vol est nécessaire

(i) pour démontrer que l'aéronef satisfait à une exigence énoncée dans l'*Engineering and Inspection Manual* ou pour mettre au point l'aéronef,

(ii) pour déterminer les caractéristiques de l'onde de choc de l'aéronef ou encore pour trouver des moyens de réduire ou de supprimer les effets de ces ondes de choc, ou

(iii) pour établir les conditions et limites dans lesquelles le vol sonique ou supersonique n'engendre pas d'onde de choc dont les effets pourraient compromettre la sécurité des autres aéronefs, causer des dommages corporels aux personnes ou aux animaux ou des dommages matériels;

c) des détails sur

(i) les altitudes maximale et minimale entre lesquelles le vol sonique ou supersonique doit avoir lieu,

(ii) la vitesse maximale qui sera atteinte, et

(iii) la pointe de surpression nominale calculée pour les conditions d'altitude et de vitesse spécifiées aux sous-alinéas (i) et (ii); et

d) l'engagement du requérant, de dédommager Sa Majesté contre toute demande ou réclamation de dommages-intérêts ou compensation pour dommages corporels aux personnes ou aux animaux ou dommages à la propriété résultant d'un vol sonique ou supersonique effectué par le requérant et autorisé par le Ministre.

Aéronef militaire

6. Un aéronef militaire piloté dans les conditions spécifiées aux alinéas 102(2)*a*) et *b*) du *Règlement de l'Air* n'est pas soumis aux dispositions de la présente ordonnance.

Annulation de l'autorisation

7. Une autorisation de piloter un aéronef en vol sonique ou supersonique est valide jusqu'à la date d'expiration qui y est

tioned therein or until it is surrendered, whichever is the earlier, but may be terminated by the Minister if it is shown that such action is necessary to prevent injury to persons or animals or damage to property or to protect the natural environment.

Report of Unauthorized Sonic or Supersonic Operation

8. Where no authorization has been granted and a pilot-in-command has reason to believe that either inadvertently or for reasons of flight safety the aircraft has been accelerated to sonic or supersonic flight, a report shall be sent to the Director General, Civil Aeronautics, Department of Transport, Ottawa within 24 hours of such a flight giving the following details:

(*a*) the aircraft type and registration;

(*b*) the altitude and position of the aircraft when the flight became sonic or supersonic;

(*c*) the reasons for the flight becoming sonic or supersonic;

(*d*) the length of time in sonic or supersonic flight; and

(*e*) the attitude of the aircraft, i.e. climbing, level or descending, when the flight became sonic or supersonic.

mentionnée ou jusqu'à la date de renonciation aux prérogatives qu'elle confère, en prenant de ces deux dates celle qui est antérieure à l'autre; toutefois, l'autorisation peut être retirée par le Ministre s'il est démontré qu'une telle mesure est nécessaire pour éviter tout dommage corporel à des personnes ou à des animaux ou tout dommage à la propriété ou pour protéger l'environnement.

Rapport sur le vol sonique ou supersonique non autorisé

8. Lorsque aucune autorisation n'a été accordée et qu'un pilote commandant de bord est fondé à croire que, soit par inadvertance, soit pour des raisons touchant à la sécurité du vol, son aéronef a été amené en vol sonique ou supersonique, un rapport doit être adressé au Directeur général de l'aéronautique civile, ministère des Transports, Ottawa, dans les 24 heures qui suivent ce vol. Le rapport doit contenir les renseignements suivants:

a) le type et l'immatriculation de l'aéronef;

b) l'altitude et la position de l'aéronef lors de son passage en vol sonique ou supersonique;

c) les raisons qui l'ont amené en vol sonique ou supersonique;

d) la durée du vol sonique ou supersonique; et

e) l'attitude de l'aéronef (montée, palier, descente) lors de son passage en vol sonique ou supersonique.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 65

AERONAUTICS ACT

Sparsely Settled Areas Order

ORDER RESPECTING THE CARRIAGE OF EMERGENCY EQUIPMENT AND RADIO COMMUNICATION SYSTEMS IN SPARSELY SETTLED AREAS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 12

Short Title

1. This Order may be cited as the *Sparsely Settled Areas Order*.

Interpretation

2. (1) In this Order,

"sparsely settled area" means an area listed in Schedule I;

"multi-engine aircraft" means an aircraft having two or more engines that is capable of maintaining flight in the event of failure of the critical engine;

"operating base" of an aircraft means an aerodrome

(*a*) that is frequently used by the aircraft,

(*b*) at which shelter and means of sustaining life are available, and

(*c*) at which there is a responsible person with whom the pilot-in-command may leave information concerning any proposed flight;

"approved" means approved by the Minister.

(2) All other words and expressions used in this Order have the same meaning as in the *Air Regulations*.

General

3. Subject to sections 4 and 5, no person shall operate an aircraft on any flight wholly or partly within a sparsely settled area unless the aircraft is equipped with the emergency equipment described in Schedule II and an approved, serviceable and functioning radio capable of two-way radio communication with a ground station from any point along the route during flight.

4. Where a radio described in section 3 malfunctions or becomes inoperative during the course of a planned itinerary, the aircraft may be operated in accordance with the planned itinerary until it reaches an aerodrome where the radio may be repaired or replaced.

Exceptions

5. (1) An aircraft on a flight described in section 3 need not be equipped with the emergency equipment described in Schedule II if the aircraft is operated

CHAPITRE 65

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les régions inhospitalières

ORDONNANCE SUR LE TRANSPORT DE MATÉRIEL DE TÉLÉCOMMUNICATIONS ET DE SECOURS DANS LES RÉGIONS INHOSPITALIÈRES

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, Nº 12

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les régions inhospitalières.*

Interprétation

2. (1) Dans la présente ordonnance,

«aéronef multimoteur» désigne un aéronef ayant deux moteurs ou plus qui est capable de se maintenir en vol advenant une panne du moteur le plus défavorable;

«approuvé» signifie approuvé par le Ministre;

«base d'exploitation» désigne un aérodrome

a) souvent utilisé par un aéronef,

b) comportant un abri et du matériel de survie, et

c) où le commandant de bord peut laisser à une personne digne de confiance des renseignements sur tout vol projeté;

«région inhospitalière» désigne une région visée à l'annexe I.

(2) Les autres termes ou expressions utilisés dans la présente ordonnance ont la même signification que dans le *Règlement de l'Air*.

Dispositions générales

3. Sous réserve des articles 4 et 5, nul ne peut effectuer un vol ou une partie d'un vol dans une région inhospitalière à moins que l'aéronef ne soit doté du matériel de secours visé à l'annexe II et d'un radio approuvé, en état de service et capable d'assurer en tout point du trajet des communications radio bilatérales avec une station au sol.

4. Lorsque l'équipement visé à l'article 3 fonctionne mal ou cesse de fonctionner au cours d'un trajet projeté, l'aéronef peut effectuer le trajet projeté jusqu'à ce qu'il atteigne un aérodrome où le radio puisse être réparé ou remplacé.

Exceptions

5. (1) Au cours d'un vol visé à l'article 3, il n'est pas obligatoire qu'un aéronef soit muni du matériel de secours visé à l'annexe II lorsqu'il est utilisé

(*a*) within 25 nautical miles of an airport or its operating base;

(*b*) by an air carrier on a commercial air service and is otherwise equipped for the operation as authorized in the air carrier's operations manual; or

(*c*) in the case of a multi-engine aircraft, under IFR within controlled airspace or along designated air routes and south of 66°30′ north latitude.

(2) An aircraft on a flight described in section 3 need not be equipped with the radio described in that section if the aircraft is

(*a*) a private aircraft operated under VFR; or

(*b*) a commercial aircraft operated under VFR within 25 nautical miles of an airport or its operating base.

SCHEDULE I

(*s. 2*)

SPARSELY SETTLED AREAS

1. The Territory of Labrador.

2. That part of Canada lying to the North of a line commencing at a point on the boundary of Quebec and Labrador 25 miles inland from the Strait of Belle Isle; THENCE, westward along a line 25 miles inland from the North shore of the St. Lawrence River as far as the 49th parallel of latitude; THENCE, westward along the 49th parallel to the 73rd meridian; THENCE, due South to the 48th parallel of latitude; THENCE, westward along a line twenty-five miles North of the line of the Canadian National Railway passing through La Tuque, Senneterre, Kapuskasing, Sioux Lookout and Minaki to the 95th meridian; THENCE, in a straight line to Winnipegosis, Manitoba; THENCE, in a straight line to 54°00′ North, 101°00′ West; THENCE, westward along the 54th parallel to the boundary of Alberta and Saskatchewan; THENCE, due North to 56°30′ North; THENCE, due West to the Alaska Highway; THENCE, along the Alaska Highway to Dawson Creek; THENCE, South along the highway to the town of Beaverlodge; THENCE, in a straight line to the Town of Jasper; THENCE, West along the Canadian National Railway passing through Yellowhead, Tête Jaune, McBride and Prince George to the 123rd meridian; THENCE, due South to the 50th parallel and THENCE, due West to the 125th meridian.

3. All that part of Canada lying West of the 125th meridian.

SCHEDULE II

(*ss. 3 and 5*)

EMERGENCY EQUIPMENT FOR FLIGHTS IN SPARSELY SETTLED AREAS

1. Food having a calorific value of at least 10,000 calories per person carried, not subject to deterioration by heat or cold and stored in a sealed waterproof container bearing a tag or label on which the operator of the aircraft or his representative has certified the amount and satisfactory condition of the food

a) dans un rayon de 25 milles marins d'un aéroport ou d'une base d'exploitation;

b) par un transportateur aérien faisant partie d'un service aérien commercial et qu'il est doté du matériel visé au manuel d'exploitation le concernant; ou

c) lorsqu'il s'agit d'un aéronef multimoteur, sur un vol aux instruments dans un espace aérien contrôlé ou sur des routes aériennes désignées et ce, au sud de la latitude 66°30′ nord.

(2) Au cours d'un vol visé à l'article 3, il n'est pas obligatoire qu'un aéronef soit doté du radio visé à l'article 4 lorsqu'il s'agit

a) d'un aéronef privé effectuant un vol VFR; ou

b) d'un aéronef commercial effectuant un vol VFR dans un rayon de 25 milles marins d'un aéroport ou d'une base d'exploitation.

ANNEXE I

(*art. 2*)

RÉGIONS INHOSPITALIÈRES

1. Le Labrador.

2. La partie du Canada sise au nord d'une ligne commençant à un point situé sur la ligne de démarcation entre le Québec et le Labrador, à 25 milles, à l'intérieur des terres, du détroit de Belle-Isle et, DE LÀ, se dirigeant vers l'ouest en suivant, à 25 milles de distance à l'intérieur des terres, la rive nord du fleuve Saint-Laurent, jusqu'au 49e parallèle de latitude; DE LÀ, vers l'ouest le long du 49e parallèle jusqu'au 73e méridien; DE LÀ, droit vers le sud jusqu'au 48e parallèle de latitude; DE LÀ, vers l'ouest en suivant, à 25 milles au nord, la ligne du chemin de fer du Canadien National qui passe par La Tuque, Senneterre, Kapuskasing, Sioux Lookout et Minaki, jusqu'au 95e méridien; DE LÀ, se dirigeant en droite ligne jusqu'à Winnipegosis (Manitoba); DE LÀ, en droite ligne jusqu'au 54° 00′ nord, 101° 00′ ouest; DE LÀ, vers l'ouest le long du 54e parallèle jusqu'à la ligne de démarcation entre l'Alberta et la Saskatchewan; DE LÀ, droit vers le nord, jusqu'à 56° 30′ nord; DE LÀ, droit vers l'ouest, jusqu'à la route de l'Alaska; DE LÀ, en suivant la route de l'Alaska, jusqu'à Dawson Creek; DE LÀ, vers le sud, en suivant la route, jusqu'à la ville de Beaverlodge; DE LÀ, en droite ligne jusqu'à la ville de Jasper; DE LÀ, vers l'ouest, en suivant la ligne du chemin de fer du Canadien National qui passe par Yellowhead, Tête-Jaune, McBride et Prince George, jusqu'au 123e méridien; DE LÀ, droit vers le sud, jusqu'au 50e parallèle; et, DE LÀ, droit vers l'ouest, jusqu'au 125e méridien.

3. La partie du Canada située à l'ouest du 125e méridien.

ANNEXE II

(*art. 3 et 5*)

MATÉRIEL DE SECOURS POUR LES VOLS EFFECTUÉS DANS LES RÉGIONS INHOSPITALIÈRES

1. Des aliments ayant une teneur d'au moins 10,000 calories pour chaque personne qui se trouve à bord; ces aliments doivent être protégés contre les avaries causées par la chaleur ou le froid et être emballés dans un contenant étanche portant une étiquette sur laquelle l'exploitant de l'aéronef ou son

in the container following an inspection made not more than six months prior to the flight.

2. Cooking utensils.

3. Matches in a waterproof container.

4. A stove and a supply of fuel or a self-contained means of providing heat for cooking when operating north of the tree line.

5. A portable compass.

6. An axe of at least 2 1/2 pounds or 1 kilogram weight with a handle of not less than 28 inches or 70 centimetres in length.

7. A flexible saw blade or equivalent cutting tool.

8. Snare wire of at least 30 feet or 9 metres and instructions for its use.

9. Fishing equipment including still fishing bait and a gill net of not more than a 2 inch or 5 centimetre mesh.

10. Mosquito nets or netting and insect repellent sufficient to meet the needs of all persons carried when operating in an area where insects are likely to be hazardous.

11. Tents or engine and wing covers of suitable design, coloured or having panels coloured in international orange or other high visibility colour, sufficient to accommodate all persons carried when operating north of the tree line.

12. Winter sleeping bags sufficient in quantity to accommodate all persons carried when operating in an area where the mean daily temperature is likely to be 7°C or less.

13. Two pairs of snow shoes when operating in areas where the ground snow cover is likely to be 12 inches or 30 centimetres or more.

14. A signalling mirror.

15. At least three pyrotechnical distress signals.

16. A sharp jack-knife or hunting knife of good quality.

17. A suitable survival instruction manual.

18. Conspicuity panel.

représentant se porte garant, à la suite d'une inspection effectuée moins de six mois avant le vol, de la quantité et du bon état de la nourriture qui s'y trouve.

2. Des ustensiles de cuisine.

3. Des allumettes dans un contenant étanche.

4. Un poêle et du carburant ou un appareil autonome fournissant de la chaleur pour la cuisson effectuée au nord des régions boisées.

5. Une boussole portative.

6. Une hache d'au moins 2 livres et 1/2 ou de 1 kilogramme, munie d'un manche d'au moins 28 pouces ou 70 centimètres.

7. Une lame de scie flexible ou un outil tranchant du même genre.

8. Au moins 30 pieds ou 9 mètres de fil métallique à collets ainsi que les instructions concernant son utilisation.

9. Du matériel de pêche comprenant des leurres pour pêcher à la ligne et un filet de pêche dont les mailles sont d'une grandeur qui ne dépasse pas 2 pouces ou 5 centimètres.

10. Suffisamment de moustiquaires ou de tulle et d'insecticide pour protéger toutes les personnes transportées lorsque le vol est effectué dans une région où les insectes peuvent être dangereux.

11. Des tentes ou des housses de moteurs ou d'ailes d'un modèle approprié, de couleur orange international ou d'une couleur très visible ou ayant des pans de ces couleurs, en quantité suffisante pour loger toutes les personnes transportées lorsque le vol est effectué au nord des régions boisées.

12. Suffisamment de sacs de couchage d'hiver pour toutes les personnes transportées, lorsque le vol est effectué dans une région où la moyenne de la température quotidienne est susceptible d'être de 7° C ou moins.

13. Deux paires de raquettes lorsque le vol est effectué dans une région où la couche de neige sera probablement d'au moins 12 pouces ou 30 centimètres.

14. Un miroir de signalisation.

15. Au moins trois fusées pyrotechniques de détresse.

16. Un couteau de poche ou de chasse tranchant et de bonne qualité.

17. Un manuel de survie pertinent.

18. Une pièce de toile visible à grande distance.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 66

AERONAUTICS ACT

Special Aviation Events Safety Order

ORDER RESPECTING SPECIAL AVIATION EVENTS SAFETY

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 30

Short Title

1. This Order may be cited as the *Special Aviation Events Safety Order*.

Interpretation

2. In this Order,

"air show" means an aerial display or demonstration before an assembly of persons by one or more aircraft; (*spectacle aérien*)

"authorization" means a written authorization issued by the Minister to the sponsor of a special aviation event; (*autorisation*)

"flight line" means a predetermined directional line of flight within a flying display area; (*ligne de limite d'évolution*)

"fly-in" means a prearranged meeting of a number of aircraft at a specified aerodrome

(*a*) for the purpose of competitive flying, or

(*b*) to which the public is invited; (*rassemblement d'aéronefs*)

"flying display area" means that airspace at an aerodrome where an aircraft participating in an air show may perform; (*zone d'évolution en vol*)

"low-level air race" means a competitive flight during which aircraft are flown at altitudes lower than minima altitudes specified in the *Air Regulations*; (*course aérienne à basse altitude*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"special aviation event" means an air show, a low-level air race or a fly-in; (*manifestation spéciale*)

"sponsor" means the person or agency responsible for the organization and conduct of a special aviation event. (*organisateur*)

Authorization

3. No person shall fly an aircraft and no owner or operator of an aircraft shall permit an aircraft to be flown in a special aviation event unless an authorization has been issued therefor

CHAPITRE 66

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur la sécurité aéronautique (manifestation spéciale)

ORDONNANCE SUR LA SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE (MANIFESTATION SPÉCIALE)

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, Nº 30

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur la sécurité aéronautique (manifestation spéciale)*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance,

«autorisation» désigne une autorisation écrite délivrée par le Ministre à l'organisateur d'une manifestation spéciale; (*authorization*)

«course aérienne à basse altitude» désigne un vol de compétition au cours duquel les aéronefs sont pilotés à des altitudes inférieures aux altitudes minimales visées au *Règlement de l'Air*; (*low-level air race*)

«ligne de limite d'évolution» désigne une ligne prédéterminée de direction définie se trouvant dans la zone d'évolution en vol; (*flight line*)

«manifestation spéciale» désigne un spectacle aérien, une course aérienne à basse altitude ou un rassemblement d'aéronefs; (*special aviation event*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«organisateur» désigne la personne ou l'organisme chargé de l'organisation et du déroulement d'une manifestation spéciale; (*sponsor*)

«rassemblement d'aéronefs» désigne un rassemblement arrangé d'avance, sur un aérodrome spécifié, d'un certain nombre d'aéronefs

a) aux fins d'une compétition entre aéronefs, ou

b) auquel le public est invité; (*fly-in*)

«spectacle aérien» désigne toute présentation ou démonstration aérienne en présence d'un rassemblement de personnes, par un ou plusieurs aéronefs; (*air show*)

«zone d'évolution en vol» désigne l'espace aérien d'un aérodrome dans lequel les aéronefs prenant part à un spectacle aérien peuvent se produire. (*flying display area*)

Autorisation

3. Nul ne pilotera un aéronef et aucun propriétaire ou exploitant d'aéronef ne permettra qu'un aéronef soit piloté dans une manifestation spéciale à moins qu'une autorisation en

and the aircraft is flown under and in accordance with the conditions set out in the authorization and in this Order.

4. Application for an authorization shall be made to the Minister by a sponsor at least 60 days prior to the date of the special aviation event.

5. The Minister may withhold, suspend or cancel an authorization by reason of weather conditions, accident or other cause hazardous to public safety.

Flight Operations

6. Unless otherwise specified in the authorization, the following conditions shall be observed by any person operating an aircraft in an air show or low-level air race:

(*a*) no aircraft shall be flown directly toward an assembly of persons at a distance closer than 2,000 feet horizontally;

(*b*) each aircraft shall be flown only in the flying display area and along a flight line, the distance of which from the spectator area shall be not less than

(i) 600 feet, in the case of aircraft flying at an indicated airspeed of 150 knots or less, or

(ii) 1,000 feet, in the case of aircraft flying at an indicated airspeed of more than 150 knots;

(*c*) no aircraft shall be flown at a minimum altitude of less than

(i) 300 feet above ground level, in the case of aircraft flown at an indicated airspeed of 150 knots or less, and

(ii) 500 feet above ground level, in the case of aircraft flown at an indicated airspeed of more than 150 knots; and

(*d*) no aircraft shall be flown in weather conditions where the ceiling is less than 1,500 feet above ground level or ground visibility is less than 3 miles.

7. Paragraphs 6(*a*) to (*d*) do not apply to military aircraft operated in an air show or a low-level air race.

8. Military aircraft operated in an air show or a low-level air race shall be flown in compliance with the distance, height and weather minima prescribed in the Canadian Armed Forces Safety Orders for Air Displays CFP 100 Flying Orders, Volume 3, Air Procedures.

9. No person shall operate an aircraft in a special aviation event

(*a*) in acrobatic flight unless the flights are made clear of cloud; or

(*b*) for parachute jumps unless the jumps are made clear of cloud and from an altitude of not less than 2,200 feet above ground level.

ce sens n'ait été délivrée et que l'aéronef n'est piloté selon les conditions visées à cette autorisation et dans la présente ordonnance.

4. L'organisateur présente sa demande d'autorisation au Ministre au moins 60 jours avant la date de la manifestation spéciale.

5. Le Ministre peut différer, suspendre ou retirer une autorisation en raison des conditions météorologiques, de la survenance d'un accident ou de l'existence de toute autre situation susceptible d'exposer le public à un danger.

Déroulement des vols

6. Sauf indication contraire dans l'autorisation, le vol d'un aéronef dans un spectacle aérien ou une course aérienne à basse altitude est subordonné aux conditions suivantes:

a) interdiction de s'approcher en volant directement vers un groupe de personnes à moins de 2,000 pieds de ce groupe en distance horizontale;

b) obligation de ne voler que dans la zone d'évolution en vol et que le long de la ligne de limite d'évolution, dont la distance, à partir de la zone réservée aux spectateurs, ne doit pas être à moins de

(i) 600 pieds, si la vitesse indiquée ne dépasse pas 150 nœuds, et

(ii) 1,000 pieds, si la vitesse indiquée dépasse 150 nœuds;

c) interdiction de voler à une altitude minimale de moins de

(i) 300 pieds au-dessus du niveau du sol, si la vitesse indiquée ne dépasse pas 150 nœuds, et

(ii) 500 pieds au-dessus du niveau du sol, si la vitesse indiquée dépasse 150 nœuds; et

d) interdiction de voler par un plafond inférieur à 1,500 pieds au-dessus du niveau du sol et par une visibilité au sol inférieure à 3 milles.

7. Les alinéas 6*a*) à *d*) ne s'appliquent pas aux aéronefs militaires évoluant dans un spectacle aérien ou une course aérienne à basse altitude.

8. Les aéronefs militaires évoluant dans un spectacle aérien ou une course aérienne à basse altitude respecteront les distances, les hauteurs et les conditions météorologiques minimales visées aux Règles de sécurité des Forces armées canadiennes (spectacles aériens), PFC 100 Consignes de vol, volume 3, Procédures aéronautiques.

9. Sont interdits, lors d'une manifestation spéciale,

a) les vols acrobatiques, sauf en zone dégagée de nuages; ou

b) les parachutages, sauf en zone dégagée de nuages et d'une altitude d'au moins 2,200 pieds au-dessus du niveau du sol.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 67

AERONAUTICS ACT

Special VFR Flight Order

ORDER RESPECTING SPECIAL VFR FLIGHTS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 1

Short Title

1. This Order may be cited as the *Special VFR Flight Order*.

Interpretation

2. In this Order, "Regulations" means the *Air Regulations*.

Authority

3. Where authorization is obtained from the appropriate air traffic control unit, an aircraft may be operated within control zones in IFR weather conditions without compliance with the instrument flight rules contained in the Regulations.

Operation of Aircraft

4. (1) The operation of an aircraft may be authorized within control zones in IFR weather conditions without compliance with the instrument flight rules contained in the Regulations in the following cases:

(*a*) in respect of an aircraft without radio, if

(i) the ceiling is not less than 800 feet,

(ii) the ground visibility is not less than 1 mile or where reported in the metric system not less than 1 600 metres, and

(iii) the control tower is in operation and the aircraft remains within sight of that control tower at all times;

(*b*) in respect of an aircraft equipped with a receiver, if

(i) the ceiling is not less than 800 feet, and

(ii) the ground visibility is not less than 1 mile or where reported in the metric system not less than 1 600 metres;

(*c*) in respect of an aircraft, other than a helicopter, equipped with a functioning two-way radio, if

(i) the ceiling is not less than 500 feet and ground visibility is not less than 3 miles or where reported in the metric system not less than 5 kilometres,

(ii) the ceiling is not less than 600 feet and ground visibility is not less than 2 miles or where reported in the metric system not less than 3 200 metres, or

(iii) the ceiling is not less than 700 feet and ground visibility is not less than 1 mile or where reported in the metric system not less than 1 600 metres; and

CHAPITRE 67

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur le vol VFR spécial

ORDONNANCE CONCERNANT LE VOL VFR SPÉCIAL

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, N° 1

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur le vol VFR spécial.*

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance, «règlement» désigne le *Règlement de l'Air.*

Autorisation

3. Lorsqu'une autorisation est obtenue de l'organe intéressé du contrôle de la circulation aérienne, un aéronef peut voler à l'intérieur des zones de contrôle dans des conditions météorologiques IFR sans être soumis aux règles de vol aux instruments dont le règlement fait état.

Exploitation d'un aéronef

4. (1) L'exploitation d'un aéronef peut être autorisée à l'intérieur des zones de contrôle dans des conditions météorologiques IFR sans qu'il y ait lieu de se conformer aux règles de vol aux instruments dont le règlement fait état, dans les cas suivants:

a) en ce qui concerne un aéronef sans radio, si

(i) le plafond est d'au moins 800 pieds,

(ii) la visibilité au sol est d'au moins 1 mille, soit, si exprimée en unités du système métrique, d'au moins 1 600 mètres, et

(iii) le service est assuré à la tour de contrôle et l'aéronef demeure à tout moment en vue de celle-ci;

b) en ce qui concerne un aéronef muni d'un récepteur, si

(i) le plafond est d'au moins 800 pieds, et

(ii) la visibilité au sol est d'au moins 1 mille, soit, si exprimée en unités du système métrique, d'au moins 1 600 mètres;

c) en ce qui concerne un aéronef, autre qu'un hélicoptère, muni d'un émetteur-récepteur en état de fonctionner, si

(i) le plafond est d'au moins 500 pieds et la visibilité au sol d'au moins 3 milles, soit, si exprimée en unités du système métrique, d'au moins 5 kilomètres,

(ii) le plafond est d'au moins 600 pieds et la visibilité au sol est d'au moins 2 milles, soit, si exprimée en unités du système métrique, d'au moins 3 200 mètres, ou

(*d*) in respect of a helicopter equipped with a functioning two-way radio if

(i) the ceiling is not less than 300 feet,

(ii) the ground visibility is not less than 1 mile or where reported in the metric system not less than 1 600 metres, and

(iii) the helicopter is operated at a reduced air speed that will give the pilot-in-command adequate opportunity to see other air traffic or obstructions in time to avoid collision.

5. Where a pilot is authorized to operate an aircraft in accordance with this Order, he shall keep the aircraft clear of cloud and within sight of the ground at all times.

Air Traffic Clearance Authority

6. An air traffic clearance authorizing special VFR flight does not relieve the pilot of responsibility for

(*a*) avoiding other aircraft;

(*b*) avoiding weather conditions beyond his own flight capabilities; or

(*c*) avoiding weather conditions beyond the capabilities of the aircraft.

(iii) le plafond est d'au moins 700 pieds et la visibilité au sol est d'au moins 1 mille, soit, si exprimée en unités du système métrique, d'au moins 1 600 mètres; et

d) en ce qui concerne un hélicoptère muni d'un émetteur-récepteur en état de fonctionner, si

(i) le plafond est d'au moins 300 pieds,

(ii) la visibilité au sol est d'au moins 1 mille, soit, si exprimée en unités du système métrique, d'au moins 1 600 mètres, et

(iii) l'hélicoptère est piloté à une vitesse suffisamment réduite pour permettre au pilote commandant de bord d'être parfaitement en mesure d'apercevoir à temps le trafic aérien et les obstacles pour éviter les abordages.

5. Lorsqu'un pilote est autorisé à piloter un aéronef conformément aux dispositions de la présente ordonnance, il doit à tout moment maintenir son aéronef hors des nuages et en vue du sol.

Autorisation de circulation aérienne

6. Une autorisation de circulation aérienne permettant le vol VFR spécial ne dispense pas le pilote

a) d'éviter les autres aéronefs;

b) d'éviter de se placer dans des conditions météorologiques dans lesquelles il n'est pas en mesure de piloter; et

c) d'éviter de se placer dans des conditions météorologiques dans lesquelles l'aéronef n'est pas en mesure de voler.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 68

AERONAUTICS ACT

Terminal Radar Service Area Order

ORDER RESPECTING TERMINAL RADAR SERVICE AREA

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 25

Short Title

1. This Order may be cited as the *Terminal Radar Service Area Order*.

Interpretation

2. In this Order, "terminal radar service area" has the same meaning as in the *Designated Airspace Handbook* issued under the authority of the Minister of Transport.

General

3. No person shall operate an aircraft under VFR while the aircraft is flying into or within a terminal radar service area unless

(*a*) the pilot-in-command of the aircraft holds at least a valid private pilot licence or a valid private pilot permit (tourist);

(*b*) the aircraft is equipped with a serviceable and functioning two-way radio capable of maintaining communications between the aircraft and the appropriate air traffic control unit;

(*c*) authorization to enter a terminal radar service area is obtained from the appropriate air traffic control unit;

(*d*) a listening watch is maintained on a frequency assigned for the terminal radar service area; and

(*e*) the aircraft is equipped with a serviceable and sensitive pressure altimeter and gyroscopic direction indicator or a gyromagnetic compass.

4. Any deviation from or inability to comply with any instruction or clearance from an appropriate air traffic control unit shall be communicated by the pilot-in-command of the aircraft to the air traffic control unit immediately.

5. An air traffic control unit authorization for flight within a terminal radar service area does not relieve the pilot of the responsibility for

(*a*) complying with the *Air Regulations*;

(*b*) avoiding other aircraft;

(*c*) maintaining appropriate terrain and obstruction clearance; and

CHAPITRE 68

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les régions terminales à service radar

ORDONNANCE CONCERNANT LES RÉGIONS TERMINALES À SERVICE RADAR

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, N° 25

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les régions terminales à service radar*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance, «région terminale à service radar» a le même sens que dans le *Designated Airspace Handbook* publié par l'autorisation du ministre des Transports.

Dispositions générales

3. Il est interdit de piloter un aéronef en régime VFR, à destination ou dans les limites d'une région terminale à service radar, à moins

a) que le pilote commandant de bord de l'aéronef ne soit titulaire d'au moins une licence valide de pilote privé ou d'un permis valide de pilote privé (touriste);

b) que l'aéronef ne soit équipé d'un émetteur-récepteur radio en bon état de fonctionnement et capable d'assurer des communications entre l'aéronef et l'organe approprié du contrôle de la circulation aérienne;

c) qu'une autorisation de pénétrer dans la région terminale à service radar n'ait été obtenue de l'organe approprié du contrôle de la circulation aérienne;

d) qu'une veille radio ne soit assurée sur une fréquence désignée pour la région terminale à service radar; et

e) que l'aéronef ne soit équipé d'un altimètre barométrique et d'un conservateur de cap gyroscopique ou d'un compas gyromagnétique en bon état de fonctionnement et précis.

4. Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui n'a pas suivi ou n'a pas pu respecter une directive ou une autorisation émanant d'un organe approprié du contrôle de la circulation aérienne, doit en aviser cet organe immédiatement.

5. Le fait qu'un organe du contrôle de la circulation aérienne autorise un pilote à voler dans une région terminale à service radar n'exonère pas le pilote des responsabilités suivantes:

a) respecter tout autre article applicable du *Règlement de l'Air*;

b) éviter les autres aéronefs;

(*d*) remaining in VFR weather conditions.

c) conserver la hauteur voulue par rapport au sol et aux obstacles; et

d) rester dans des conditions météorologiques égales ou supérieures aux minimums VFR.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 69

AERONAUTICS ACT

VFR Flight Procedures at Designated Airports Order

ORDER PRESCRIBING VFR FLIGHT PROCEDURES AT DESIGNATED AIRPORTS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 19

Short Title

1. This Order may be cited as the *VFR Flight Procedures at Designated Airports Order*.

Interpretation

2. In this Order, "positive control zone" has the same meaning as in the *Positive Control Zone Order*.

Prohibition

3. (1) No person shall conduct any dual or solo VFR flight for the purpose of training any person who is not the holder of a valid pilot licence or private pilot permit (tourist) at any airport listed in the schedule or within the positive control zone associated with such an airport.

(2) Subsection (1) does not apply to the initial departure of a VFR training flight intended to proceed elsewhere or the return of a VFR training flight where the aircraft is based at an airport listed in the schedule.

General

4. Any person operating an aircraft that carries out a VFR arrival or departure or a simulated approach under VFR at an airport listed in the schedule shall comply with the requirements of any NOTAM issued pursuant to section 5.

5. The Regional Controller, Civil Aviation, may, where necessary for the safety of air traffic at an airport listed in the schedule, issue a Notice to Airmen (NOTAM)

(*a*) restricting to certain periods of time VFR arrivals or departures or simulated approaches under VFR at that airport; or

(*b*) requiring aircraft carrying out VFR arrivals or departures or simulated approaches under VFR at that airport to be equipped with specified communication facilities or requiring the crew of such an aircraft to have specified qualifications.

CHAPITRE 69

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance de restriction sur les vols VFR (certains aéroports)

ORDONNANCE DE RESTRICTION SUR LES VOLS VFR À CERTAINS AÉROPORTS

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, N° 19

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance de restriction sur les vols VFR (certains aéroports)*.

Interprétation

2. Dans la présente ordonnance, «zones de contrôle intégral» désigne celles visées à l'*Ordonnance sur les zones de contrôle intégral*.

Vol d'entraînement

3. Il est interdit à celui qui n'est pas titulaire d'une licence de pilote ou de pilote privé (tourisme) ou à toute personne l'accompagnant d'effectuer des vols d'entraînement en VFR dans la zone de contrôle intégral des aéroports visés à l'annexe, sauf quant au départ pour entraînement ailleurs ou quant au retour à l'aéroport d'attache de l'aéronef.

Heures, matériel et qualification

4. Les navigants visés à l'article 5 doivent se conformer aux NOTAM visés à l'article 5.

5. Concernant les arrivées, les départs ou les approches simulées VFR, le contrôleur régional de l'Aviation civile peut, lorsqu'il le juge nécessaire à la sécurité de la circulation aérienne à un des aéroports visés à l'annexe, émettre un avis aux navigants (NOTAM) limitant ces vols à certaines heures ou enjoignant aux navigants d'être munis d'un matériel de communication particulier ou d'être titulaires de certaines qualifications précises.

SCHEDULE

(*ss. 3, 4 and 5*)

Calgary International Airport
Edmonton International Airport
Montreal/Dorval International Airport
Montreal/Mirabel International Airport
Toronto International Airport
Vancouver International Airport
Winnipeg International Airport

ANNEXE

(*art. 3, 4 et 5*)

Aéroport international de Calgary
Aéroport international d'Edmonton
Aéroport international de Montréal/Dorval
Aéroport international de Montréal/Mirabel
Aéroport international de Toronto
Aéroport international de Vancouver
Aéroport international de Winnipeg

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 70

AERONAUTICS ACT

Visual Ground Signals Order

ORDER RESPECTING VISUAL GROUND SIGNALS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 7

Short Title

1. This Order may be cited as the *Visual Ground Signals Order*.

Application

2. Where ground signals are displayed for the control of aerodrome traffic, they shall be as set out in the schedule.

SCHEDULE

Prohibition of Landing

1. A horizontal red square panel with yellow diagonals (Fig. 1) indicates that landings are prohibited and that the prohibition may be prolonged.



Figure 1

Need for Special Precautions when Approaching or Landing

2. A horizontal red square panel with one yellow diagonal (Fig. 2) indicates that owing to the bad state of the manoeuvring area, or for any other reason, special precautions must be observed in approaching to land or in landing.



Figure 2

Use of Runways and Taxiways

3. A horizontal white dumb-bell (Fig. 3) indicates that aircrafts are required to land, take off and taxi on runways and taxiways only.



Figure 3

CHAPITRE 70

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les signaux visuels au sol

ORDONNANCE CONCERNANT LES SIGNAUX VISUELS AU SOL

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, N° 7

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les signaux visuels au sol.*

Application

2. Lorsqu'il sera fait usage de signaux au sol pour le contrôle de la circulation d'aérodrome, ces signaux seront conformes aux descriptions données dans l'annexe.

ANNEXE

Interdiction d'atterrir

1. Un panneau carré rouge horizontal à diagonales jaunes (fig. 1) indique que les atterrissages sont interdits et que l'interdiction peut se prolonger.



Figure 1

Précautions spéciales à prendre au cours de l'approche ou de l'atterrissage

2. Un panneau carré rouge horizontal avec une seule diagonale jaune (fig. 2) indique qu'en raison du mauvais état de l'aire de manœuvre ou pour toute autre raison, des précautions spéciales doivent être prises au cours de l'approche ou au cours de l'atterrissage.



Figure 2

Utilisation des pistes et des voies de circulation

3. Un signal horizontal blanc en forme d'haltère (fig. 3) indique qu'il est prescrit aux aéronefs d'atterrir, de décoller et de circuler sur les pistes et les voies de circulation seulement.



Figure 3

Unserviceability of the Manoeuvring Area

4. (1) Crosses of a single conspicuous colour, preferably white (Fig. 4), displayed horizontally on the manoeuvring area define an area unfit for the movement of aircraft.

(2) Crosses as described in subsection (1) shall be displayed at each end of an unserviceable runway or taxiway or at each end of any unserviceable part of a runway or taxiway.



Figure 4

Directions for Landing or Take-off

5. (1) A horizontal landing "T" of conspicuous colour (Fig. 5) shall indicate the direction to be used by aircrafts for landing or taking off, *i.e.*, along the shaft of the "T" towards the cross arm.

(2) When used at night, the landing "T" shall be either illuminated or outlined by white lights.



Figure 5

Aire de manœuvre hors de service

4. (1) Des croix d'une seule couleur voyante, de préférence blanche (fig. 4), placées horizontalement sur l'aire de manœuvre, délimitent une zone impropre aux manœuvres des aéronefs.

(2) Des croix répondant à la description donnée au paragraphe (1) seront placées à chaque extrémité de toute piste ou de toute voie de circulation hors de service, ou à chaque extrémité de toute partie hors de service d'une piste ou d'une voie de circulation.



Figure 4

Direction d'atterrissage et de décollage

5. (1) Un «T» d'atterrissage horizontal de couleur voyante (fig. 5) indique aux aéronefs la direction d'atterrissage et de décollage; direction parallèle à la tige du «T» en allant vers la barre transversale du «T».

(2) Lorsqu'il sera utilisé la nuit, le «T» d'atterrissage sera soit éclairé, soit muni de feux blancs en dessinant la forme.

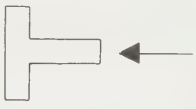


Figure 5

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 71

AERONAUTICS ACT

Weather Minima, Alternate Airports Order

ORDER RESPECTING WEATHER MINIMA, ALTERNATE AIRPORTS

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 8

Short Title

1. This Order may be cited as the *Weather Minima, Alternate Airports Order*.

Application

2. An airport in a control area or a control zone shall not be included in a flight plan as an alternate airport unless current forecasts indicate that the ceiling and visibility at such airport will, at the expected time of arrival, be at or above the weather minima specified in the *Canada Air Pilot*, or elsewhere specified by the Minister, for that airport when so used.

3. Where the weather minima specified in the *Canada Air Pilot* for an airport,when that airport is used as an alternate airport, show the ceiling as 800 feet and the visibility as 2 miles, the following minima for that airport may be applied:

(*a*) ceiling—800 feet—visibility 2 miles,

(*b*) ceiling—900 feet—visibility 1 1/2 miles, or

(*c*) ceiling—1,000 feet—visibility 1 mile.

CHAPITRE 71

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les minima atmosphériques requis aux aéroports de dégagement

ORDONNANCE CONCERNANT LES MINIMA ATMOSPHÉRIQUES REQUIS AUX AÉROPORTS DE DÉGAGEMENT

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, Nº 8

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les minima atmosphériques requis aux aéroports de dégagement*.

Application

2. Un aéroport situé dans une région ou une zone de contrôle ne peut figurer dans un plan de vol comme aéroport de dégagement que si les prévisions les plus récentes indiquent que le plafond et la visibilité y seront, à l'heure d'arrivée prévue, égaux ou supérieurs aux minima spécifiés dans le *Canada Air Pilot*, ou spécifiés ailleurs par le Ministre, pour cet aéroport lorsqu'il est utilisé comme aéroport de dégagement.

3. Lorsque le *Canada Air Pilot* spécifie comme minima atmosphériques, pour un aéroport utilisé comme aéroport de dégagement, un plafond de 800 pieds et une visibilité de 2 milles, les minima suivants peuvent s'appliquer à cet aéroport:

a) plafond: 800 pieds—visibilité: 2 milles,

b) plafond: 900 pieds—visibilité: 1 1/2 mille, ou

c) plafond: 1,000 pieds—visibilité: 1 mille.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 72

AERONAUTICS ACT

Weather Minima for VFR Flight Order

ORDER RESPECTING WEATHER MINIMA FOR VFR FLIGHT

AIR NAVIGATION ORDER, SERIES V, NO. 3

Short Title

1. This Order may be cited as the *Weather Minima for VFR Flight Order*.

Controlled Airspace

2. The weather minima for VFR flights in controlled airspace are as follows:

(*a*) within control zones, unless otherwise authorized by an air traffic control unit,

(i) ground visibility shall be 3 miles;

(ii) distance of an aircraft from cloud shall be 500 feet vertically, and 1 mile horizontally; and

(iii) distance of an aircraft from ground or water shall be 500 feet vertically; and

(*b*) within control areas,

(i) flight visibility shall be 3 miles, and

(ii) distance of an aircraft from cloud shall be 500 feet vertically, and 1 mile horizontally.

3. When an aircraft is in IFR flight, the appropriate air traffic control unit may clear such flight to fly VFR without visual reference to the ground or water.

Elsewhere than in Controlled Airspace

4. The weather minima for VFR flights within aerodrome traffic zones are as follows:

(*a*) ground visibility shall be 3 miles;

(*b*) distance of an aircraft from cloud shall be 500 feet vertically, and 1 mile horizontally; and

(*c*) distance of an aircraft from ground or water shall be 500 feet vertically.

5. The weather minima for VFR flights elsewhere than in controlled airspace or aerodrome traffic zones are as follows:

(*a*) at or above 700 feet from the ground or water,

(i) flight visibility shall be 1 mile,

(ii) distance of an aircraft from cloud shall be 500 feet vertically and 2,000 feet horizontally; and

CHAPITRE 72

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Ordonnance sur les minima atmosphériques pour le vol VFR

ORDONNANCE CONCERNANT LES MINIMA ATMOSPHÉRIQUES POUR LE VOL VFR

ORDONNANCE SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE, SÉRIE V, Nº 3

Titre abrégé

1. La présente ordonnance peut être citée sous le titre: *Ordonnance sur les minima atmosphériques pour le vol VFR.*

Espaces aériens contrôlés

2. Les minima atmosphériques applicables aux vols VFR effectués dans les espaces aériens contrôlés sont les suivants:

a) à l'intérieur des zones de contrôle, sauf autorisation contraire d'un organe de contrôle de la circulation aérienne,

(i) la visibilité au sol doit être de 3 milles,

(ii) la distance de l'aéronef par rapport aux nuages doit être de 500 pieds verticalement et de 1 mille horizontalement, et

(iii) la distance de l'aéronef par rapport au sol ou à l'eau doit être de 500 pieds verticalement; et

b) à l'intérieur des régions de contrôle,

(i) la visibilité en vol doit être de 3 milles, et

(ii) la distance de l'aéronef par rapport aux nuages doit être de 500 pieds verticalement et de 1 mille horizontalement.

3. Lorsqu'un aéronef est en vol IFR, l'organe de contrôle de la circulation aérienne intéressé peut l'autoriser à voler VFR sans référence visuelle au sol ou à l'eau.

Hors des espaces aériens contrôlés

4. Les minima atmosphériques applicables aux vols VFR effectués à l'intérieur des zones de circulation d'aérodrome sont les suivants:

a) la visibilité au sol doit être de 3 milles;

b) la distance de l'aéronef par rapport aux nuages doit être de 500 pieds verticalement et de 1 mille horizontalement; et

c) la distance de l'aéronef par rapport au sol ou à l'eau doit être de 500 pieds verticalement.

5. Les minima atmosphériques applicables aux vols VFR effectués en dehors des espaces aériens contrôlés et des zones de circulation d'aérodrome sont les suivants:

a) à 700 pieds ou plus au-dessus du sol ou de l'eau,

(i) la visibilité en vol doit être de 1 mille,

(*b*) below 700 feet from the ground or water,

(i) flight visibility shall be 1 mile,

(ii) distance of aircraft from cloud shall be clear of cloud.

6. Notwithstanding sections 5 and 7, a helicopter may be operated below 700 feet from the ground or water when the flight visibility is less than 1 mile but not less than 1/2 mile, provided it is operated at such a reduced air speed as will give the pilot-in-command adequate opportunity to see other air traffic or obstructions in time to avoid a collision.

Special Area

7. Notwithstanding section 5, the visibility minimum for VFR flight in the following area is 2 miles except in controlled airspace and aerodrome traffic zones:

THAT area in British Columbia and the adjacent coastal waters that can be generally described as being West of the ridge of the Coast Mountains to and including Vancouver Island and the Queen Charlotte Islands, and more precisely defined as that area within a boundary beginning at a point of origin on the United States-Canada boundary at Longitude 122°00′ W. and approximately Latitude 49°00′ N; THENCE, via successive great circles to Latitude 50°00′ N. Longitude 123°00′ W. to Latitude 51°00′ N. Longitude 125°00′ W; THENCE, via a great circle through a point at Latitude 55°52′ N. Longitude 130°00′ W. to the Alaska-Canada boundary; THENCE, southward following this boundary to its terminus at approximately Latitude 54°42′30″ N. Longitude 130°36′30″ W; THENCE, via a great circle to Latitude 54°40′ N. Longitude 131°10′ W; THENCE, due south to Latitude 54°20′ N. Longitude 131°10′ W; THENCE, due west to Latitude 54°20′ N. Longitude 133°20′ W. following successive great circles to Latitude 53°55′ N. Longitude 133°25′ W. to Latitude 53°00′ N. Longitude 132°50′ W. to Latitude 51°50′ N. Longitude 131°10′ W. to Latitude 50°50′ N. Longitude 129°00′ W. to Latitude 50°00′ N. Longitude 128°10′ W. to Latitude 48°30′ N. Longitude 125°00′ W. to the terminus of the United States-Canada boundary in Juan de Fuca Strait at Latitude 48°29′38″ N. Longitude 124°43′35″ W; THENCE, easterly following the United States-Canada boundary to the point of origin.

(ii) la distance de l'aéronef par rapport aux nuages doit être de 500 pieds verticalement et de 2,000 pieds horizontalement; et

b) à moins de 700 pieds au-dessus du sol ou de l'eau,

(i) la visibilité en vol doit être de 1 mille,

(ii) l'aéronef doit pouvoir se maintenir hors des nuages.

6. Par dérogation aux articles 5 et 7, un hélicoptère peut voler à moins de 700 pieds au-dessus du sol ou de l'eau lorsque la visibilité en vol est inférieure à un 1 mille mais non inférieure à un 1/2 mille, pourvu qu'il vole à une vitesse propre suffisamment réduite pour que le pilote commandant de bord puisse voir les autres aéronefs et les obstacles à temps pour éviter une collision.

Région particulière

7. Par dérogation à l'article 5, la visibilité minimum pour le vol VFR est de 2 milles dans la région décrite ci-après, exception faite des espaces aériens contrôlés et des zones de circulation d'aérodrome:

LA PARTIE de la Colombie-Britannique et des eaux côtières y adjacentes qui peut se définir d'une façon générale comme s'étendant à l'ouest de la crête de la chaîne Côtière jusqu'à l'île Vancouver et les îles de la Reine-Charlotte inclusivement, et plus précisément comme étant la région délimitée par une ligne partant de la frontière canado-américaine, à 122°00′ W et environ 49°00′ N; DE LÀ, se rendant, par des orthodromies successives, à 50°00′ N, 123°00′ W, puis à 51°00′ N, 125°00′ W; DE LÀ, se rendant par une orthodromie passant par le point 55°52′ N, 130°00′ W. jusqu'à la frontière canado-alaskienne; DE LÀ, vers le sud en suivant cette frontière jusqu'à son point terminal, à environ 54°42′30″ N, 130°36′30″ W; DE LÀ, par une orthodromie, jusqu'à 54°40′ N, 131°10′ W; DE LÀ, droit vers le sud jusqu'à 54°20′ N, 131° 10′ W; DE LÀ, vers l'ouest jusqu'à 54°20′ N, 133°20′ W; puis, par des orthodromies successives, jusqu'aux points 53°55′ N, 133°25′ W; 53°00′ N, 132°50′ W; 51°50′ N, 131°10′ W; 50°50′ N, 129°00′ W; 50°00′ N, 128°10′ W; et 48°30′ N, 125°00′ W; DE LÀ, jusqu'au point terminal de la frontière canado-américaine, dans le détroit de Juan de Fuca, à 48°29′38″ N, 124°43′ 35″ W; et DE LÀ, vers l'est en suivant la frontière canado-américaine, jusqu'au point de départ.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 73

AERONAUTICS ACT

Class 4 Positioning Charges Regulations

REGULATIONS RESPECTING POSITIONING CHARGES OF AIR CARRIERS OPERATING CLASS 4 COMMERCIAL AIR SERVICES UNDER THE AIR CARRIER REGULATIONS

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION GENERAL ORDER NO. 1972-3 AIR

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Class 4 Positioning Charges Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations, "base" means the base from which a Class 4 charter commercial air carrier is licensed to operate and includes an area 25 miles in radius measured from the main post office at the base of that air carrier or, if there is no main post office at the base, from the latitude and longitude of the base.

Positioning Charges

3. Every air carrier operating a Class 4 commercial air service shall, unless otherwise authorized in writing by the Air Transport Committee, assess positioning charges in respect of each charter flight that is operated

(*a*) from a base from which the carrier is not licensed to operate; and

(*b*) with an aircraft of the same group as the group for which a carrier is licensed to operate from that base.

CHAPITRE 73

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4)

RÈGLEMENT CONCERNANT LES TAXES DE MISE EN PLACE EXIGIBLES PAR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS QUI EXPLOITENT DES SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX DE CLASSE 4 AUX TERMES DU RÈGLEMENT SUR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS ORDONNANCE GÉNÉRALE N° 1972-3 AIR

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4)*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement, «base» signifie la base à partir de laquelle un transporteur aérien commercial de classe 4 (affrètement) est autorisé par permis à exploiter son service et comprend une zone de 25 milles de rayon dont le centre est le bureau de poste principal de ladite base ou, s'il n'y a pas de bureau de poste principal à la base, la position indiquée en degrés de latitude et de longitude de ladite base.

Taxe de mise en place

3. Un transporteur aérien qui exploite un service aérien commercial de classe 4 doit, à moins d'autorisation contraire écrite du Comité des transports aériens, exiger une taxe de mise en place pour chaque vol d'affrètement exécuté

a) à partir d'une base qui n'est pas la base attribuée par permis à ce transporteur; et

b) à l'aide d'un aéronef du même groupe que celui du service qu'un transporteur est autorisé par permis à exploiter à partir de cette base.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 74

AERONAUTICS ACT

Abbotsford Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT ABBOTSFORD AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Abbotsford Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Abbotsford Airport in the Province of British Columbia; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point or an imaginary plane located 30 feet above the surface of the ground at any given location, whichever is the higher at that location; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, 1,200 feet in width on runway designated as 06-24 and 1,100 feet in width on runways designated as 12-30 and 18-36, including the runway especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 166 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

CHAPITRE 74

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport d'Abbotsford

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT D'ABBOTSFORD

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport d'Abbotsford.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport d'Abbotsford dans la province de la Colombie-Britannique; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, de 1,200 pieds de largeur sur la piste 06-24 et de 1,100 pieds de largeur sur les pistes 12-30 et 18-36, piste comprise, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point déterminé de la manière prévue à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéoroport ou un plan imaginaire situé à 30 pieds au-dessus du sol à n'importe quel point, si ce dernier est plus élevé que le précédent à ce point. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 166 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, dont les limites extérieures sont définies plus en détail dans la partie II de l'Annexe.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limit of which may be described as follows:

COMMENCING on the International Boundary at the intersection of a southerly production of the north-south quarter line of Section Three (3), Township Thirteen (13), Range Four (4), West of the Seventh (7th) Meridian; THENCE, easterly along the said International Boundary to the intersection of the southerly production of the westerly limit of Gladwin Road; THENCE, northerly along the said westerly limit of Gladwin Road to the southerly limit of Huntingdon Road; THENCE, easterly along the said southerly limit of Huntingdon Road to the westerly limit of McCallum Road; THENCE, northerly along the said westerly limit of McCallum Road to the southerly limit of King Road; THENCE, westerly along the said southerly limit of King Road to the westerly limit of the aforesaid Gladwin Road to the southerly limit of Marshall Road; THENCE, westerly along the said southerly limit of Marshall Road to an intersection with the southerly production of the easterly boundary of Lot Two (2), Plan five thousand two hundred seventy-two (5,272); THENCE, northerly along the said easterly boundary of Lot Two (2) and continuing northerly along the easterly boundary of Lot Twenty-eight (28), Plan five thousand one hundred eighty-eight (5,188) to the southerly limit of Peardonville Road; THENCE, westerly along the said southerly limit of Peardonville Road to an intersection of a southerly production of the westerly limit of Parkview Road; THENCE, northerly along the said westerly limit of Parkview Road and its production northerly to an intersection of the northerly limit of Old Yale Road; THENCE, westerly along the said northerly limit of Old Yale Road to the north-south quarter line of Section Nineteen (19), Township Sixteen (16), Range Three (3), West of the Seventh (7th) Meridian; THENCE, northerly along the said north-south quarter line to an intersection with the easterly production on the northerly boundary of Plan nine thousand six hundred forty-eight (9,648); THENCE, westerly along the said easterly production and the said northerly boundary of Plan nine thousand six hundred forty-eight (9,648) to the easterly limit of Townline Road; THENCE, southerly along the said easterly limit of Townline Road to the northerly limit of the aforesaid Old Yale Road; THENCE, westerly along the said northerly limit of Old Yale Road to the westerly limit of Lock Road; THENCE, southerly along the said westerly limit, and productions thereof, of said Lock Road to the southerly limit of Simpson Road; THENCE, westerly along the said southerly limit of Simpson Road to the northwesterly boundary of Lot Two (2), Plan seven thousand ten (7,010); THENCE, southwesterly along the said northwesterly boundary of Lot Two (2) to the north-south quarter line of Section Fifteen (15), Township Thirteen (13), Range Four (4), West of the Seventh (7th) Meridian; THENCE, southerly

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur, à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) une surface horizontale dont la limite extérieure peut être définie de la manière suivante:

COMMENÇANT à la limite internationale, à l'intersection du prolongement, vers le sud, de la limite du quartier nord-sud de la section trois (3), dans le township treize (13), rang quatre (4), à l'ouest du septième (7e) méridien; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite internationale jusqu'à intersection avec le prolongement, vers le sud, de la limite ouest du chemin Gladwin; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite ouest du chemin Gladwin jusqu'à la limite sud du chemin Huntingdon; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite sud du chemin Huntingdon jusqu'à la limite ouest du chemin McCallum; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite ouest du chemin McCallum jusqu'à la limite sud du chemin du Roi; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud du chemin du Roi jusqu'à la limite ouest du chemin Gladwin susmentionné jusqu'à la limite sud du chemin Marshall; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud du chemin Marshall jusqu'à intersection avec le prolongement vers le sud, de la limite est du lot deux (2), plan cinq mille deux cent soixante-douze (5,272); DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite est du lot deux (2) et en continuant en direction du nord le long de la limite est du lot vingt-huit (28), plan cinq mille cent quatre-vingt-huit (5,188) jusqu'à la limite sud du chemin Peardonville; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud du chemin Peardonville jusqu'à intersection avec le prolongement, vers le sud, de la limite ouest du chemin Parkview; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite ouest du chemin Parkview et de son prolongement, vers le nord, jusqu'à intersection avec la limite nord du chemin Old Yale; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite nord du chemin Old Yale jusqu'à la limite du quartier nord-sud de la section dix-neuf (19), dans le township seize (16), rang trois (3), à l'ouest du septième (7e) méridien; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite du quartier nord-sud jusqu'à intersection avec le prolongement, vers l'est, de la limite nord du plan neuf mille six cent quarante-huit (9,648); DE LÀ, en direction de l'ouest le long dudit prolongement, vers l'est, et de ladite limite nord du plan neuf mille six cent quarante-huit (9,648) jusqu'à la limite est du chemin Townline; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite est du chemin Twonline jusqu'à la limite nord du chemin Old Yale susmentionné; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite nord du chemin Old Yale jusqu'à la limite ouest du chemin Lock; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite ouest, et de ses prolongements, dudit chemin Lock jusqu'à la limite sud du chemin Simpson; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud du chemin Simpson jusqu'à la limite nord-ouest du lot deux (2), plan sept mille dix (7,010); DE LÀ, en direction du sud-ouest le

along the said north-south quarter line of the said Section Fifteen (15) and Section Ten (10) to the centre of the said Section Ten (10), Township Thirteen (13), Range Four (4), West of the Seventh (7th) Meridian; THENCE, westerly along the east-west quarter line of the said Section Ten (10) to the easterly limit of Aberdeen Road; THENCE, southerly along the said easterly limit of Aberdeen Road to the east-west quarter line of Section Three (3), Township Thirteen (13), Range Four (4), West of the Seventh (7th) Meridian; THENCE, easterly along the said east-west quarter line of Section Three (3) to the centre of the said Section Three (3); THENCE, southerly along the north-south quarter line to the point of commencement,

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 06-24 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are Six Hundred (600) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and Two Thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being Two Hundred (200) feet above the elevations at the strip ends, and measured horizontally Ten Thousand (10,000) feet from the said strip ends; and the approach surfaces abutting each end of the strips designated as 12-30 and 18-36 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are Five Hundred Fifty (550) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and Five Hundred Fifty (550) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being Two Hundred Fifty (250) feet above the elevations at the strip ends and measured horizontally Ten Thousand (10,000) feet from the said strip ends, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces,

as shown on Plan E.685 dated December 28, 1959 of record in the Department of Transport at Ottawa.

long de ladite limite nord-ouest du lot deux (2) jusqu'à la limite du quartier nord-sud de la section quinze (15), dans le township treize (13), rang quatre (4), à l'ouest du septième (7e) méridien; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite du quartier nord-sud de ladite section quinze (15) et de la section dix (10) jusqu'au centre de ladite section dix (10), dans le township treize (13), rang quatre (4), à l'ouest du septième (7e) méridien; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite du quartier est-ouest de ladite section dix (10) jusqu'à la limite est du chemin Aberdeen; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite est du chemin Aberdeen jusqu'à la limite du quartier est-ouest de la section trois (3), dans le township treize (13), rang quatre (4), à l'ouest du septième (7e) méridien; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite du quartier est-ouest de la section trois (3) jusqu'au centre de ladite section trois (3); DE LÀ, en direction du sud le long de la limite du quartier nord-sud jusqu'au point de départ,

b) les surfaces d'approche aboutissant à chaque extrémité de la bande désignée par les chiffres 06-24 et s'étendant à l'extérieur de cette bande, les dimensions de la surface d'approche étant de six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande, et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude aux extrémités de la bande et à dix mille (10,000) pieds horizontalement des dites extrémités de la bande; et les surfaces d'approche aboutissant à chaque extrémité des bandes désignées par les chiffres 12-30 et 18-36 et s'étendant à l'extérieur de ces bandes, les dimensions des surfaces d'approche étant de cinq cent cinquante (550) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande, et de cinq cent cinquante (550) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cent cinquante (250) pieds au-dessus de l'altitude des extrémités de la bande et à dix mille (10,000) pieds horizontalement desdites extrémités de la bande, et

c) les diverses surfaces de transition, chacune s'élevant obliquement à raison de un pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement à partir des limites latérales extérieures des bandes et de leurs surfaces attenantes,

telles qu'indiquées sur le Plan nº E.685, en date du 28 décembre 1959, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

COMMENCING at the intersection of the centre line of Runways 06-24 and 18-36 of the Abbotsford Airport which intersection is Seven Hundred Fifty-six and Five Tenths (756.5) feet north and Eight Hundred Fifty-nine (859) feet east of an iron pin located at the southeast corner or Section

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

COMMENÇANT à l'intersection des axes des pistes 06-24 et 18-36 de l'aéroport d'Abbotsford, ladite intersection se trouvant à sept cent cinquante-six pieds et cinq-dixièmes (756.5) au nord et à huit cent cinquante-neuf (859) pieds à l'est d'une tige de fer située à l'angle sud-est de la section onze (11), dans

Eleven (11, Township Thirteen (13), Range Four (4), West of the Seventh (7th) Meridian in the Province of British Columbia; THENCE, easterly along the centre line of Runway 06-24 a distance of Two Thousand Six Hundred and Twenty-five (2,625) feet; THENCE, northerly at right angles to the centre line of Runway 06-24 a distance of One Thousand (1,000) feet.

PART II

Description of Lands to which these Regulations Apply

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate, lying and being in the Municipality of Matsqui in the Province of British Columbia and composed of the whole of Sections Two (2) and Fourteen (14) and part of Sections One (1), Three (3), Ten (10), Eleven (11), Thirteen (13), Fifteen (15), Twenty-three (23) and Twenty-four (24), Township Thirteen (13), Range Four (4), West of the Seventh (7th) Meridian; the whole of Sections Five (5), Six (6), Eight (8), Nine (9), and Eighteen (18) and part of Sections Seven (7), Seventeen (17), Nineteen (19) and Twenty (20), Township Sixteen (16), Range Three (3), West of the seventh (7th) Meridian, the outermost boundary of which is the limits of the horizontal surface described in paragraph 5(*a*) of these Regulations but excluding all lands, waters and roads therefrom within the area whose outermost boundary is described as follows:

COMMENCING at the southwest corner of Lot One (1), Plan five thousand two hundred fifty (5,250) on the northerly limit of Huntingdon Road; THENCE, northerly along the westerly boundaries of Lots One (1), Two (2), Three (3) and Four (4), Plan five thousand two hundred fifty (5,250), Parcel B, Plan three thousand four hundred twenty-eight (3,428) and Reference Plan eight hundred seventy-five (875) to the southerly limit of Walmsley Road; THENCE, westerly along the said southerly limit of Walmsley Road to an intersection with the southerly production of the westerly limit of Tracey Road; THENCE, northerly along the said westerly limit of Tracey Road to the east-west quarter line of Section Seven (7), Township Sixteen (16), Range Three (3), West of the Seventh (7th) Meridian; THENCE, westerly along the said east-west quarter line of Section Seven (7) to an intersection with a southerly production of the westerly boundary of Lot Nineteen (19), Plan one thousand eight hundred thirty (1,830); THENCE, northerly along the said westerly boundary of Lot Nineteen (19) to the southeast corner of Lot Eleven (11); THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot Eleven (11) and its production to the westerly limit of Townline Road; THENCE, northerly along the said westerly limit of Townline Road to the southeast corner of the north half of the southeast quarter of Section Thirteen (13), Township Thirteen (13), Range Four (4), West of the Seventh (7th) Meridian; THENCE, westerly along the southerly boundary of the aforesaid north half of the southwest corner of the said north half, THENCE, northerly along the westerly boundary of the said north half to the southerly boundary of Lot Four (4), Plan ten thousand two hundred sixty-five (10,265); THENCE, westerly along the said southerly boundary of Lot Four (4) to the north-south quarter line of Section Thirteen (13), Township

le township treize (13), rang quatre (4), à l'ouest du septième (7e) méridien dans la province de la Colombie-Britannique; DE LÀ, en direction de l'est le long de l'axe de piste 06-24, sur une distance de deux milles six cent vingt-cinq (2,625) pieds; DE LÀ, en direction du nord à angle droit par rapport à l'axe de la piste 06-24 sur une distance de mille (1,000) pieds.

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou portions de terrains et immeubles, situées dans la municipalité de Matsqui, dans la province de la Colombie-Britannique, et composées de la totalité des sections deux (2) et quatorze (14), et d'une partie des sections un (1), trois (3), dix (10), onze (11), treize (13), quinze (15), vingt-trois (23) et vingt-quatre (24), dans le township treize (13), rang quatre (4), à l'ouest du septième (7e) méridien; de la totalité des sections cinq (5), six (6), huit (8), neuf (9) et dix-huit (18) et d'une partie des sections sept (7), dix-sept (17), dix-neuf (19) et vingt (20), dans le township seize (16), rang trois (3), à l'ouest du septième (7e) méridien, dont la limite extérieure est constituée par les limites de la surface horizontale décrite à l'alinéa 5*a*) du présent règlement, mais ne comprend pas la totalité des terres, eaux et chemins à l'intérieur de la zone dont la limite extérieure est la suivante:

COMMENÇANT à l'angle sud-ouest du lot un (1), plan cinq mille deux cent cinquante (5,250), sur la limite nord du chemin Huntingdon; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest des lots un (1), deux (2), trois (3) et quatre (4), plan cinq mille deux cent cinquante (5,250), de la parcelle B, plan trois mille quatre cent vingt-huit (3,428) et plan de renvoi huit cent soixante-quinze (875) jusqu'à la limite sud du chemin Walmsley; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud du chemin Walmsley jusqu'à intersection avec le prolongement, vers le sud, de la limite ouest du chemin Tracey; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite ouest du chemin Tracey jusqu'à la limite du quartier est-ouest de la section sept (7), dans le township seize (16), rang trois (3), à l'ouest du septième (7e) méridien; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite du quartier est-ouest de la section sept (7) jusqu'à intersection avec le prolongement, vers le sud, de la limite ouest du lot dix-neuf (19), plan mille huit cent trente (1,830); DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite ouest du lot dix-neuf (19) jusqu'à l'angle sud-est du lot onze (11); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud du lot onze (11) et de son prolongement jusqu'à la limite ouest du chemin Townline; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite ouest du chemin Townline jusqu'à l'angle sud-est de la moitié nord du quartier sud-est de la section treize (13), dans le township treize (13), rang quatre (4), à l'ouest du septième (7e) méridien; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud de la moitié nord susmentionnée de l'angle sud-ouest de ladite moitié nord; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest de ladite moitié nord jusqu'à la limite sud du lot quatre (4), plan dix mille deux cent soixante-cinq (10,265); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud du lot quatre (4) jusqu'à la limite du

Thirteen (13), Range Four (4), West of the Seventh (7th) Meridian; THENCE, southerly along the said north-south quarter line to the north-east corner of Lot Eight (8), Plan one thousand seven hundred forty-seven (1,747); THENCE, westerly for five hundred (500) feet along the northerly boundary of the said Lot Eight (8); THENCE, southerly and parallel to the aforesaid north-south quarter line of Section Thirteen (13) to the northerly boundary of Lot nine (9); THENCE, westerly for two hundred fifty (250) feet along the said northerly boundary of Lot Nine (9); THENCE, southerly and parallel to the aforesaid north-south quarter line to the southerly boundary of the said Lot Nine (9); THENCE, westerly along the said southerly boundary of Lot Nine (9) to the northeast corner of Lot Ten (10), Plan one thousand seven hundred forty-seven (1,747); THENCE, along the easterly boundary and southerly boundary of the said Lot Ten (10) to the easterly limit of Road Widening Plan seven thousand five hundred seventy-seven (7,577); THENCE, along a production southerly of the said easterly limit of Plan seven thousand five hundred seventy-seven (7,577) to the southerly boundary of Section Thirteen (13), Township Thirteen (13), Range Four (4), West of the Seventh (7th) Meridian; THENCE, westerly along the said southerly boundary of Section Thirteen (13) to the northeast corner of Section Eleven (11), Township Thirteen (13), Range Four (4), West of the Seventh (7th) Meridian; THENCE, southerly along the easterly boundary of the said Section Eleven (11) to the southeast corner of Lot Four (4), Plan seventeen thousand and ninety-one (17,091), THENCE, westerly along the southerly boundary of the said Lot Four (4) to the northeast corner of Lot Four (4), Plan eight thousand three hundred fifty-two (8,352); THENCE, southerly along the easterly boundaries of the said Lot Four (4) and Lot Five (5), Plan eight thousand three hundred fifty-two (8,352) to the east-west quarter line of Section Eleven (11), Township Thirteen (13), Range Four (4), West of the Seventh (7th) Meridian; THENCE, westerly along the said east-west quarter line to the northeast corner of the west half of the southeast quarter of the said Section Eleven (11); THENCE, southerly along the easterly boundary of the said west half to a point lying one hundred fifty (150) feet northerly of the northerly limit of Huntingdon Road; THENCE, easterly and parallel to the said northerly limit of Huntingdon Road for eight hundred (800) feet; THENCE, southerly and parallel to the aforesaid easterly boundary of the west half of Section Eleven (11) to an intersection with the aforesaid northerly limit of Huntingdon Road; THENCE, easterly along the said northerly limit of Huntingdon Road to the point of commencement; and commencing at the northwest corner of Section One (1), Township Thirteen 913), Range Four (4), West of the Seventh (7th) Meridian on the southerly limit of Huntingdon Road and on the easterly limit of Mt. Lehman Road; THENCE, southerly along the said easterly limit of Mt. Lehman Road; THENCE, southerly along the said easterly limit of Mt. Lehman Road to the northwest corner of the north half of Lot Two (2), Plan four thousand eight hundred sixty-seven (4,867); THENCE, easterly along the northerly boundary of the said north half of Lot Two (2), to the northeast corner of the said north half of Lot Two (2) which lies on the westerly boundary of the west one hundred sixty-two and six tenths (162.6) feet of Lot One (1), Plan four thousand eight hundred sixty-seven (4,867); THENCE, northerly along the said westerly

quartier nord-sud de la section treize (13), dans le township treize (13), rang quatre (4), à l'ouest du septième (7e) méridien; DE LÀ, en direction du sud le long de la ladite limite du quartier nord-sud jusqu'à l'angle nord-est du lot huit (8), plan mille sept cent quarante-sept (1,747); DE LÀ, en direction de l'ouest sur une distance de cinq cents pieds (500 pi.) le long de la limite nord dudit lot huit (8); DE LÀ, en direction du sud et parallèlement à ladite limite du quartier nord-sud de la section treize (13) jusqu'à la limite nord du lot neuf (9); DE LÀ, en direction de l'ouest sur une distance de deux cent cinquante (250) pieds le long de ladite limite nord du lot neuf (9); DE LÀ, en direction du sud et parallèlement à ladite limite du quartier nord-sud jusqu'à la limite sud dudit lot neuf (9); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud du lot neuf (9) jsuqu'à l'angle nord-est du lot dix (10), plan mille sept cent quarante-sept (1,747); DE LÀ, le long de la limite est et de la limite sud dudit lot dix (10) jusqu'à la limite est du plan de l'élargissement du chemin, numéro sept mille cinq cent soixante-dix sept (7,577); DE LÀ, le long du prolongement, vers le sud, de ladite limite est du plan sept mille cinq cent soixante-dix-sept (7,577) jusqu'à la limite sud de la section treize (13), dans le township treize (13), rang quatre (4), à l'ouest du septième (7e) méridien; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud de la section treize (13) jusqu'à l'angle nord-est de la section onze (11), dans le township treize (13), rang quatre (4), à l'ouest du septième (7e) méridien; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est de ladite section onze (11) jusqu'à l'angle sud-est du lot quatre (4), plan dix-sept mille quatre-vingt-onze (17,091); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud dudit lot quatre (4) jusqu'à l'angle nord-est du lot quatre (4), plan huit mille trois cent cinquante-deux (8,352); DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est dudit lot quatre (4) et du lot cinq (5), plan huit mille trois cent cinquante-deux (8,352) jusqu'à la limite du quartier est-ouest de la section (11), dans le township treize (13), rang quatre (4), à l'ouest du septième (7e) méridien; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite du quartier est-ouest jusqu'à l'angle nord-est de la moitié ouest du quartier sud-est de ladite section onze (11); DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est de ladite moitié ouest jusqu'à un point situé à cent cinquante (150) pieds au nord de la limite nord du chemin Huntingdon; DE LÀ, en direction de l'est et parallèlement à ladite limite nord du chemin Huntingdon sur une distance de huit cents (800) pieds; DE LÀ, en direction du sud et parallèlement à ladite limite est de la moitié ouest de la section onze (11) jusqu'à intersection avec ladite limite nord du chemin Huntingdon; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite nord du chemin Huntingdon jusqu'au point de départ; et commençant à l'angle nord-ouest de la section un (1), dans le township treize (13), rang quatre (4), à l'ouest du septième (7e) méridien, sur la limite sud du chemin Huntingdon et sur la limite est du chemin Mt. Lehman; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite est du chemin Mt. Lehman jusqu'à l'angle nord-ouest de la moitié nord du lot deux (2), plan quatre mille huit cent soiante-sept (4,867); DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord de ladite moitié nord du lot deux (2), jusqu'à l'angle nord-est de ladite moitié nord du lot deux (2), qui se trouve sur la limite ouest des cent soixante-deux pieds et six dixièmes (162.6) les plus à l'ouest du lot un (1), plan quatre mille huit cent soixante-sept

boundary of the west one hundred sixty-two and six tenths (162.6) feet of Lot One (1) to the southerly limit of Huntingdon Road; THENCE, westerly along the said southerly limit of Huntingdon Road to the point of commencement. All plans referred to in the above description are on record at the New Westminster Land Registry Office at New Westminster, British Columbia.

(4,867); DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite ouest des cent soixante-deux pieds et six dixièmes (162.6) les plus à l'ouest du lot un (1) jusqu'à la limite sud du chemin Huntingdon; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud du chemin Huntingdon jusqu'au point de départ. Tous les plans mentionnés dans la description ci-haut sont déposés au Bureau d'enregistrement des terrains de New-Westminster, à New-Westminster (Colombie-Britannique).

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 75

AERONAUTICS ACT

Baie Comeau Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT BAIE COMEAU AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Baie Comeau Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Baie Comeau Airport in the Township of Manicouagan, County of Saguenay, in the Province of Quebec; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 67 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands and lands under water, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which are described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

CHAPITRE 75

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Baie-Comeau

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE BAIE-COMEAU

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Baie-Comeau.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Baie-Comeau dans le canton de Manicouagan, comté de Saguenay, dans la province de Québec; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport comprenant la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande est décrite de façon plus détaillée à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point déterminé de la manière indiquée à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers l'extérieur et vers le haut à partir de l'extrémité d'une bande dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à ce prolongement; cette surface d'approche est décrite de façon plus détaillée à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition est décrite de façon plus détaillée à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne une surface imaginaire située au-dessus de l'aéroport et dans ses alentours immédiats; cette surface est décrite de façon plus détaillée à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est censé être à 67 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains et terrains immergés, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans ses alentours immédiats, dont les limites extérieures sont définies à la partie II de l'annexe, sauf les terrains qui, à l'occasion, font partie de l'aéroport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land or any land under water to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Premising that the bearings hereinafter mentioned are astronomical and are referred to the centre line of strip 10-28, Baie Comeau Airport, Baie Comeau, Province of Quebec, as North, seventy-nine degrees, forty-eight minutes, twenty seconds East (N. 79°48′20″ E.).

BEGINNING at the intersection of the centre line of strip 10-28 with the centre line of the proposed strip 16-34; THENCE, North, 79°48′20″ East along the centre line of strip 10-28, a distance of two hundred eighty-one feet and one tenth (281.1) to a point; THENCE, at right angle in a general Northwesterly direction, a distance of five hundred (500) feet to the airport reference point; said airport reference point being also at two thousand five hundred forty-six feet and one tenth (2,546.1) measured along a line having bearing of South 27°05′ East from a point being the Northwesterly corner of Lot 16-1, Manicouagan Range, where there is an iron boundary post.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises comprising part of the Township of Manicougan, Registration Division of Saguenay, County of Saguenay, Province of Quebec and being more particularly described as follows:

COMMENCING at the intersection of the lot line between lots 11 and 12, Range IV, with the Southerly boundary of lot 51, Range IV; THENCE, following the Southerly boundary of lot 51, Range IV, in a general Easterly direction, to its intersection with a line running N. 50°02′09″ W. and being one of the limits of the approach surface of the proposed strip 16-34; THENCE, following the last mentioned line, N. 50°02′09″ W., to its intersection with a line running N. 48°29′41″ E. being at ten thousand (10,000) feet measured along the Northwesterly production of the centre line of the proposed strip 16-34 from the end of the said proposed strip; THENCE, following the last mentioned line, N. 48°29′41″ E., a distance of four thousand (4,000) feet to its intersection with a line running S. 32°58′29″

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain ou un terrain immergé auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur, à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface extérieure; ou

c) les surfaces de transition.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Posant en prémisse que les relèvements mentionnés ci-après sont astronomiques et se rapportent à l'axe de la bande 10-28 de l'aéroport de Baie-Comeau, Baie-Comeau, province de Québec, comme étant nord soixante-dix-neuf degrés, quarante-huit minutes, vingt secondes est (N. 79°48′20″ E.).

COMMENÇANT à l'intersection de l'axe de la bande 10-28 et de l'axe de la bande projetée 16-34; DE LÀ, jusqu'à un point situé nord 79°48′20″ est le long de l'axe de la bande 10-28, à une distance de deux cent quatre-vingt-un pieds et un dixième (281.1); DE LÀ, à angle droit, dans une direction générale nord-ouest, à une distance de cinq cents (500) pieds jusqu'au point de référence de l'aéroport; ledit point de référence de l'aéroport étant aussi à deux mille cinq cent quarante-six pieds et un dixième (2,546.1) mesurés le long d'une ligne ayant un relèvement sud 27°05′ est à partir d'un point situé à l'angle nord-ouest du lot 16-1, Rang Manicouagan, où se trouve un poteau de bornage en fer.

PARTIE II

Description des limites extérieures des terrains

L'ENSEMBLE ET CHACUN des terrains bâtis ou non bâtis comprenant une partie du canton de Manicouagan, division cadastrale de Saguenay, comté de Saguenay, province de Québec et définis de façon plus précise comme suit:

COMMENÇANT au point d'intersection de la limite entre les lots 11 et 12, Rang IV et de la limite sud du lot 51, Rang IV; DE LÀ, en suivant la limite sud du lot 51, Rang IV, dans une direction générale est, jusqu'à intersection avec une ligne N. 50°02′09″ O. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande projetée 16-34; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 50°02′09″ O.; jusqu'à intersection avec une ligne N. 48° 29′41″ E., située à dix mille (10,000) pieds mesurés le long du prolongement nord-ouest de l'axe de la bande projetée 16-34 à partir de l'extrémité de ladite bande projetée; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 48°29′41″ E., sur une distance de quatre mille (4,000) pieds jusqu'à intersection avec une ligne S. 32°58′29″ E. qui constitue l'une

E. and being one of the limits of the approach surface of the proposed strip 16-34; THENCE, following the last mentioned line, S. 32°58′29″ E., to its intersection with a line running S. 40°55′56″ E. and being one of the limits of the transitional surface of the proposed strip 16-34; THENCE, following the last mentioned line S. 40°55′56″ E., to its intersection with the waters' edge of Manicouagan River; THENCE, following the waters' edge of Manicouagan River and St. Lawrence River, in general Easterly, Northeasterly and Southeasterly directions, to its intersection with a line running N. 79°13′57″ E. and being one of the limits of the transitional surface of strip 10-28; THENCE, following the last mentioned line, N. 79°13′57″ E., to its intersection with a line running N. 71°16′30″ E. and being one of the limits of the approach surface of strip 10-28; THENCE, following the last mentioned line, N. 71°16′30″ E., to its intersection with a line running S. 10°11′40″ E. being at ten thousand (10,000) feet measured along the Northeasterly production of the centre line of strip 10-28 from the end of the said strip; THENCE, following the last mentioned line, S. 10°11′40″ E., a distance of four thousand (4,000) feet to its intersection with a line running S. 88°20′10″ W. and being one of the limits of the approach surface of strip 10-28; THENCE, following the last mentioned line, S. 10°11′40″ E., to its intersection with a line running S. 80°22′43″ W., and being one of the limits of the transitional surface of strip 10-28; THENCE, following the last mentioned line, S. 80°22′43″ W., to its intersection with the waters' edge of St. Lawrence River; THENCE, following the waters' edge of St. Lawrence River, in a general Southerly direction, to its intersection with a line running S. 42°04′42″ E., and being one of the limits of the transitional surface of the proposed strip 16-34; THENCE, following the last mentioned line, S. 42°04′42″ E., to its intersection with a line running S. 50°02′09″ E. and being one of the limits of the approach surface of the proposed strip 16-34; THENCE, following the last mentioned line, S. 50°02′09″ E., to its intersection with a line running S. 48°29′41″ W. and being at ten thousand (10,000) feet measured along the Southeasterly production of the centre line of the proposed strip 16-34 from the end of the said strip; THENCE, following the last mentioned line, S. 48°29′41″ W., a distance of four thousand (4,000) feet to its intersection with a line running N. 32°58′29″ W. and being one of the limits of the approach surface of the proposed strip 16-34; THENCE, following the last mentioned line, N. 32°58′29″ W., to its intersection with a line running N. 40°55′56″ W. and being one of the limits of the transitional surface of the proposed strip 16-34; THENCE, following the last mentioned line, N. 40°55′56″ W., to its intersection with the waters' edge of St. Lawrence River; THENCE, following the waters' edge of St. Lawrence River, in general Southwesterly and Westerly directions to its intersection with the lot line between lot III and block A, Range I; THENCE, following the last mentioned lot line between lot III and block A, Range I, in a general Northerly direction to its intersection with the range line between Ranges I and II; THENCE, following the range line between Ranges I and II, in general Westerly, Northwesterly and Westerly directions, to the Northwesterly corner of lot 10, Range I; THENCE, following a line, in a general Northwesterly direction, to its intersection with a line running S. 71°16′30″ W. and being one of the limits of the approach surface of strip

des limites de la surface d'approche de la bande projetée 16-34; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne S. 32°58′29″ E., jusqu'à intersection avec une ligne S. 40°55′56″ E. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande projetée 16-34; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne S. 40°55′56″ E., jusqu'à intersection avec le rivage de la rivière Manicouagan; DE LÀ, en suivant le rivage de la rivière Manicouagan et du fleuve Saint-Laurent, dans une direction générale est, nord-est et sud-est, jusqu'à intersection avec une ligne N. 79°13′57″ E. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande 10-28; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 79°13′57″ E., jusqu'à intersection avec une ligne N. 71°16′30″ E. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande 10-28; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 71°16′30″ E., jusqu'à intersection avec une ligne S. 10°11′40″ E., située à dix mille (10,000) pieds mesurés le long du prolongement nord-est de l'axe de la bande 10-28, à partir de l'extrémité de ladite bande; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, S. 10°11′40″ E., sur une distance de quatre mille (4,000) pieds jusqu'à intersection avec une ligne S. 88°20′10″ O. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande 10-28; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, S. 10°11′40″ E., jusqu'à intersection avec une ligne S. 80°22′43″ O. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande 10-28; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, S. 80°22′43″ O., jusqu'à intersection avec le rivage du fleuve Saint-Laurent; DE LÀ, en suivant le rivage du fleuve Saint-Laurent, dans une direction générale sud, jusqu'à intersection avec une ligne S. 42°04′42″ E. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande projetée 16-34; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, S. 42°04′42″ E. jusqu'à intersection avec une ligne S. 50°02′09″ E. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande projetée 16-34; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, S. 50°02′09″ E., jusqu'à intersection avec une ligne S. 48°29′41″ O., située à dix mille (10,000) pieds mesurés le long du prolongement sud-est de l'axe de la bande projetée 16-34, à partir de l'extrémité de ladite bande: DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, S. 48°29′41″ O., sur une distance de quatre mille (4,000) pieds jusqu'à intersection avec une ligne N. 32°58′29″ O. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande projetée 16-34; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 32°58′29″ O., jusqu'à intersection avec une ligne 40°55′56″ O. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande projetée 16-34; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 40°55′56″ O., jusqu'à intersection avec le rivage du fleuve Saint-Laurent; DE LÀ, en suivant le rivage du fleuve Saint-Laurent, dans une direction générale sud-ouest et ouest, jusqu'à intersection avec la limite entre le lot III et le bloc A, rang I; DE LÀ, en suivant cette dernière limite entre le lot III et le bloc A, rang I, dans une direction générale nord, jusqu'à intersection avec la ligne séparant les rangs I et II; DE LÀ, en suivant la ligne séparant les rangs I et II, dans une direction générale ouest, nord-ouest et ouest, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 10, rang I; DE LÀ, en suivant une ligne, dans une direction générale nord-ouest, jusqu'à intersection avec une ligne S. 71°16′30″ O. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande 10-28; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, S. 71°16′30″ O., jusqu'à intersection avec une ligne N. 10°11′40″ O., située à dix mille (10,000) pieds

10-28; THENCE, following the last mentioned line, S. 71°16′30″ W. to its intersection with a line running N. 10°11′40″ W., being at ten thousand (10,000) feet measured along the Southwesterly production of the centre line of strip 10-28 from the end of the said strip; THENCE, following the last mentioned line, N. 10°11′40″ W., a distance of four thousand (4,000) feet to its intersection with a line running N. 88°20′10″ E. and being one of the limits of the approach surface of strip 10-28; THENCE, following the last mentioned line, N. 88° 20′ 10″ E., to its intersection with a line running N. 80°22′43″ E. and being one of the limits of the transitional surface of strip 10-28; THENCE, following a line, in a general Northeasterly direction, to the Southwesterly corner of Lot 11, Range IV; THENCE, following the lot line between lots 11 and 12, Range IV, in a general Northerly direction to the point of commencement, which lands and part of St. Lawrence River and Manicouagan River are shown on Department of Transport Plan No. M-3908, dated March 15, 1973.

THE SAID parcels or tracts of land and premises, the outer limits of which are described above, being composed of a bloc, parts of lands bearing no cadastral number, lots and/or part of lots, as follows:

Bloc A

TOWNSHIP OF MANICOUAGAN

RANGE I, LOTS:

VI 1 to 6

RANGE II:

Part of lands bearing no cadastral number

RANGE III:

Part of lands bearing no cadastral number

RANGE IV, LOTS:

1A
1B
2A
2A-1 to 2A-3
2A-3-1
2A-3-2
2A-4
2A-4-1
2A-5
2A-6
2B
3A
3B
4A
4A-3
4A-4
4B
5 to 11
51
51-59 to 51-64

RANGE A:

1 to 23
24-1
24-2
25 to 116

RANGE MANICOUAGAN:

6 to 20
20-1 to 20-8
21
22A
22A-1-1
22A-1-2
22A-1-3
22A-2 to 22A-5
22A-6-1
22A-6-2
22A-7 to 22A-23
22B
23A
23A-1 to 23A-8

mesurés le long du prolongement sud-ouest de l'axe de la bande 10-28 à partir de l'extrémité de ladite bande; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 10°11′40″ O., sur une distance de quatre mille (4,000) pieds jusqu'à intersection avec une ligne N. 88°20′10″ E. qui constitue l'une des limites de la surface d'approche de la bande 10-28; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne, N. 88°20′10″ E., jusqu'à intersection avec une ligne N. 80°22′43″ E. qui constitue l'une des limites de la surface de transition de la bande 10-28; DE LÀ, en suivant une ligne, dans une direction générale nord-est, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 11, rang IV; DE LÀ, en suivant la limite entre les lots 11 et 12, rang IV, dans une direction générale nord, jusqu'au point de départ. Ces terrains et cette partie du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Manicouagan sont indiqués sur le plan n° M-3908 du ministère des Transports daté du 15 mars 1973.

LESDITS terrains bâtis ou non bâtis dont les limites extérieures sont décrites ci-dessus, se composent d'un bloc, d'une partie de terrains qui ne portent pas de numéro cadastral, des lots et (ou) d'une partie des lots qui suivent:

Bloc A

CANTON DE MANICOUAGAN

RANG I, LOTS:

VI 1 à 6

RANG II:

Partie de terrains qui ne portent pas de numéro cadastral

RANG III:

Partie de terrains qui ne portent pas de numéro cadastral

RANG IV, LOTS:

1A
1B
2A
2A-1 à 2A-3
2A-3-1
2A-3-2
2A-4
2A-4-1
2A-5
2A-6
2B
3A
3B
4A
4A-3
4A-4
4B
5 à 11
51
51-59 à 51-64

RANG A:

1 à 23
24-1
24-2
25 à 116

RANG MANICOUAGAN:

6 à 20
20-1 à 20-8
21
22A
22A-1-1
22A-1-2
22A-1-3
22A-2 à 22A-5
22A-6-1
22A-6-2
22A-7 à 22A-23
22B
23A
23A-1 à 23A-8

TOWNSHIP OF MANICOUAGAN—*Conc.*

23A-9-1	24A-24-19 to 24A-24-25
23A-9-2	24A-24-29 to 24A-24-32
23A-10 to 23A-16	24A-24-40
23B	24A-24-43 to 24A-24-45
24A	24A-24-47
24A-1 to 24A-10	24A-24-49
24A-13-1	24A-24-50
24A-13-2	24A-24-53
24A-14-1	24A-24-55 to 24A-24-71
24A-14-2	24A-25 and 24A-26
24A-15 to 24A-22	24A-28 to 24A-36
24A-24	24B
24A-24-6	24B-1 to 24B-9
24A-24-9 to 24A-24-11	24B-10-1 and 24B-10-2
24A-24-13	24B-11
24A-24-15 to 24A-24-17	24B-12

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of each strip associated with runways 10-28 and 16-34, consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of each strip two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of each strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of each strip, the outer ends of each imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from each projected centre line, which surface is shown on Department of Transport Plan No. M-3908, dated March 15, 1973.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the assigned elevation of the airport reference point, and

(*b*) where the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Transport Plan No. M-3908, dated March 15, 1973.

PART V

Description of Each Strip

The strips associated with existing runway 10-28 and proposed runway 16-39 are one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and eight thousand four hundred (8,400) feet in length, and are shown on Department of Transport Plan No. M-3908, dated March 15, 1973.

CANTON DE MANICOUAGAN—*Fin*

23A-9-1	24A-24-19 à 24A-24-25
23A-9-2	24A-24-29 à 24A-24-32
23A-10 à 23A-16	24A-24-40
23B	24A-24-43 à 24A-24-45
24A	24A-24-47
24A-1 à 24A-10	24A-24-49
24A-13-1	24A-24-50
24A-13-2	24A-24-53
24A-14-1	24A-24-55 à 24A-24-71
24A-14-2	24A-25 et 24A-26
24A-15 à 24A-22	24A-28 à 24A-36
24A-24	24B
24A-24-6	24B-1 à 24B-9
24A-24-9 à 24A-24-11	24B-10-1 et 24B-10-2
24A-24-13	24B-11
24A-24-15 à 24A-24-17	24B-12

PARTIE III

Description de chacune des surfaces d'approche

Soit une surface qui aboutit à chacune des extrémités des bandes correspondant aux pistes 10-28 et 16-34, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de chaque bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de chaque bande dans le sens vertical et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de chaque bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de chaque ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de chacun des axes. La surface d'approche est indiquée sur le plan nº M-3908 du ministère des Transports, daté du 15 mars 1973.

PARTIE IV

Description de la surface extérieure

Soit une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude désignée du point de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

cette surface extérieure est indiquée sur le plan nº M-3908 du ministère des Transports, daté du 15 mars 1973.

PARTIE V

Description de chaque bande

Les bandes associées à la piste existante 10-28 et à la piste proposée 16-39 sont larges de mille (1,000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et sont longues de huit mille quatre cents (8,400) pieds; ces bandes sont indiquées sur le plan nº M-3908 du ministère des Transports, daté du 15 mars 1973.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line production of each strip, and extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Transport Plan No. M-3908, dated March 15, 1973.

PARTIE VI

Description de chaque surface de transition

Soit une surface constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, suivant une direction perpendiculaire à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à intersection avec la surface extérieure ou une autre surface de transition d'une bande adjacente; ces surfaces de transition sont indiquées sur le plan nº M-3908 du ministère des Transports, daté du 15 mars 1973.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 76

AERONAUTICS ACT

Brandon Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT BRANDON AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Brandon Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Brandon Airport, in Township 11, Range 19, West of the Principal Meridian, in the Province of Manitoba; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 1,330 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands and lands under water, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which lands are described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

CHAPITRE 76

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Brandon

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE BRANDON

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Brandon.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Brandon situé dans le township 11, rang 19, à l'ouest du méridien principal, dans la province du Manitoba; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport qui comprend les pistes spécialement aménagées pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande est décrite de façon plus précise à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit dans la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à ce prolongement; cette surface d'approche est décrite de façon plus précise à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition est décrite de façon plus précise à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport; cette surface extérieure est décrite de façon plus précise à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 1,330 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains et terrains immergés, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, dont les limites extérieures sont définies à la partie II de l'annexe, sauf les terrains qui, à l'occasion, font partie de l'aéroport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land or any land under water to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

COMMENCING at the intersection of the runways designated 02-20 and 08-26; THENCE, northeasterly along the centre line of the runway designated 02-20 for a distance of four hundred and thirty-three and two hundredths (433.02) feet, THENCE, northwesterly perpendicular to the centre line a distance of two hundred and fifty (250) feet being the airport reference point.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

COMMENCING at the northeast corner of Section Nineteen (19), Township Eleven (11), Range Eighteen (18), West of the Principal Meridian in the Province of Manitoba; THENCE, southerly along the easterly boundary of said Section to the northeast corner of the Southeast Quarter of said Section; THENCE, easterly along the north boundary of the Southwest Quarter of Section Twenty (20) and its production across the Road Allowance, said Township and Range to the Northeast corner thereof; THENCE, southerly along the easterly boundaries of the Southwest Quarter of said Section Twenty (20) and the Northwest Quarter of Section Seventeen (17) and their productions across the Road Allowance to the Northeast corner of the Southwest Quarter of said Section Seventeen (17); THENCE, easterly along the northerly boundary of the Southeast Quarter of said Section Seventeen (17) to the Northeast corner thereof; THENCE, southerly along the easterly boundaries of the Southeast Quarter of said Section Seventeen (17), Section Eight (8), and the Northeast Quarter of Section Five (5) and their productions across Road Allowances to the Northeast corner of the Southeast Quarter of said Section Five (5); THENCE, westerly along the northerly boundary of the Southeast Quarter of said Section Five (5) to the Northeast corner of the Southwest Quarter of said Section Five (5); THENCE, southerly along the easterly boundary of said Quarter to its intersection with the northerly limit of Road Plan 761; THENCE, westerly along the northerly limit of said Road Plan 761 to its intersection with the production northerly of the easterly boundary of the Northwest Quarter of Section Thirty-one (31), Township Ten (10), Range Eight-

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain ou un terrain immergé auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface extérieure; ou

c) les surfaces de transition.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

COMMENÇANT au point d'intersection des pistes 02-20 et 08-26; DE LÀ, en direction du nord-est le long de l'axe de la piste 02-20 sur une distance de quatre cent trente-trois pieds et deux centièmes (433.02); DE LÀ, dans une direction nord-ouest perpendiculaire à l'axe, une distance de deux cent cinquante (250) pieds jusqu'au point de reférence de l'aéroport.

PARTIE II

Description des limites extérieures des terrains

COMMENÇANT à l'angle nord-est de la section dix-neuf (19), township onze (11), rang dix-huit (18), à l'ouest du méridien principal dans la province du Manitoba; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est de ladite section jusqu'à l'angle nord-est du quartier sud-est de ladite section; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord du quartier sud-ouest de la section vingt (20) et de son prolongement au-delà de l'emprise de voie publique, jusqu'à l'angle nord-est desdits township et rang; DE LÀ, vers le sud, le long des limites est du quartier sud-ouest de ladite section vingt (20) et du nord-ouest de la section dix-sept (17) et de leurs prolongements au-delà de l'emprise de voie publique jusqu'à l'angle nord-est du quartier sud-est de ladite section dix-sept (17); DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord du quartier sud-est de ladite section dix-sept (17) jusqu'à l'angle nord-est de celle-ci; DE LÀ,vers le sud, le long des limites est du quartier sud-est de ladite section dix-sept (17), de la section huit (8), et du quartier nord-est de la section cinq (5) et de leurs prolongements au-delà des emprises de voies publiques jusqu'à l'angle nord-est du quartier sud-est de ladite section cinq (5); DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du quartier sud-est de ladite section cinq (5) jusqu'à l'angle nord-est du quartier sud-ouest de ladite section cinq (5); DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est dudit quartier jusqu'à son intersection avec la limite nord du plan de route 761; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit plan de route 761 jusqu'à son intersection avec le prolongement nord de la limite est du quartier nord-ouest de la section trente et un (31), township dix (10), rang dix-huit (18), à l'ouest du méridien principal; DE LÀ, vers le sud, le long de ladite limite

een (18), West of the Principal Meridian; THENCE, southerly along the said easterly boundary and its production northerly to its intersection with the northerly limit of the Power Transmission Right-of-Way shown on Plan 1198; THENCE, easterly along the northerly limit of said Plan 1198 and its production across the Road Allowance to the Northeast corner of the Southeast Quarter of Section Thirty-six (36), Township Ten (10), Range Nineteen (19), West of the Principal Meridian; THENCE, southerly along the easterly boundary of said Southeast Quarter to the Southeast corner thereof; THENCE, westerly along the southerly boundaries of Sections Thirty-six (36), Thirty-five (35), Thirty-four (34), said Township and Range and their productions across Road Allowances to the Southeast corner of the Southeast Quarter of Section Thirty-three (33), said Township and Range; THENCE, northerly along the easterly boundary of said Quarter to the Northeast corner thereof; THENCE, westerly along the northerly boundary of said Quarter to the Northeast corner of the Southwest Quarter of said Section Thirty-three (33); THENCE, northerly along the easterly boundary of the Northwest Quarter of said section Thirty-three (33), and its production northerly to intersect with the northerly limit of Highway Plan 836; THENCE, westerly along the northerly limit of said Highway Plan 836 and its production across the Road Allowance to the Southeast corner of the Southeast Quarter of Section Four (4), Township Eleven (11), Range Nineteen (19), West of the Principal Meridian; THENCE, northerly along the easterly boundary of said Quarter to the Northeast corner thereof; THENCE, westerly along the northerly boundary of said Quarter to the Northeast corner of the Southwest Quarter of said Section Four (4); THENCE, northerly along the easterly boundaries of the Northwest Quarter of said Section Four (4), the West Half of Section Nine (9) and the Southwest Quarter of Section Sixteen (16), said Township and Range and their productions across Road Allowances to the Northeast corner of the Southwest Quarter of said Section Sixteen (16); THENCE, easterly along the northerly boundary of the Southeast Quarter of said Section Sixteen (16) to the Northeast corner thereof; THENCE, northerly along the easterly boundaries of the Northeast Quarter of said Section Sixteen (16), and the Southeast Quarter of Section Twenty-one (21) and its production across the Road Allowance to the Northeast corner thereof; THENCE, easterly along the northerly boundary of the Southwest Quarter of Section Twenty-two (22) and its production across the Road Allowance to the Northeast corner thereof; THENCE, northerly along the easterly boundary of the Northwest Quarter of said Section Twenty-two (22) to the Northeast corner thereof; THENCE, easterly along the northerly boundaries of the Northeast Quarter of said Section Twenty-two (22), Section Twenty-three (23), Section Twenty-four (24) of the said Township and Range, and north boundary of Section Nineteen (19), Township Eleven (11), Range Eighteen (18), West of the Principal Meridian and their productions across Road Allowances to the point of commencement.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strips associated with the runways designated 08-26, 02-20 and 14-32, and more particularly described as follows:

est et son prolongement nord jusqu'à son intersection avec la limite nord de l'emprise de la ligne de transport de force figurant sur la plan 1198; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit plan 1198 et de son prolongement au-delà de l'emprise de voie publique jusqu'à l'angle nord-est du quartier sud-est de la section trente-six (36), township dix (10), rang dix-neuf (19), à l'ouest du méridien principal; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est dudit quartier sud-est jusqu'à l'angle sud-est de celui-ci; DE LÀ, vers l'ouest, le long des limites sud des sections trente-six (36), trente-cinq (35), trente-quatre (34), desdits township et rang et de leurs prolongements au-delà des emprises de voies publiques jusqu'à l'angle sud-est du quartier sud-est de la section trente-trois (33) desdits township et rang; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est dudit quartier jusqu'à l'angle nord-est de celui-ci; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit quartier jusqu'à l'angle nord-est du quartier sud-ouest de ladite section trente-trois (33); DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du quartier nord-ouest de ladite section trente-trois (33) et de son prolongement nord jusqu'à son intersection avec la limite nord du plan de route 836; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit plan de route 836 et de son prolongement au-delà de l'emprise de voie publique jusqu'à l'angle sud-est du quartier sud-est de la section quatre (4), township onze (11), rang dix-neuf (19), à l'ouest du méridien principal; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est dudit quartier jusqu'à l'angle nord-est de celui-ci; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit quartier jusqu'à l'angle nord-est du quartier sud-ouest de ladite section quatre (4); DE LÀ, vers le nord, le long des limites est du quartier nord-ouest de ladite section quatre (4), de la moitié ouest de la section neuf (9) et du quartier sud-ouest de la section seize (16) desdits township et rang et de leurs prolongements au-delà des emprises de voies publiques jusqu'à l'angle nord-est du quartier sud-ouest de ladite section seize (16); DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord du quartier sud-est de ladite section seize (16) jusqu'à l'angle nord-est de celle-ci; DE LÀ, vers le nord, le long des limites est du quartier nord-est de ladite section seize (16) et du quartier sud-est de la section vingt et un (21) et de leurs prolongements au-delà de l'emprise de voie publique jusqu'à l'angle nord-est de celle-ci; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord du quartier sud-ouest de la section vingt-deux (22) et de son prolongement au-delà de l'emprise de voie publique jusqu'à l'angle nord-est de celle-ci; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du quartier nord-ouest de ladite section vingt-deux (22) jusqu'à l'angle nord-est de celle-ci; DE LÀ, vers l'est, le long des limites nord du quartier nord-est desdites section vingt-deux (22), vingt-trois (23) et vingt-quatre (24) desdits township et rang, et de la limite nord de la section dix-neuf (19), township onze (11), rang dix-huit (18), à l'ouest du méridien principal et de leurs prolongements au-delà des emprises de voies publiques jusqu'au point de départ.

PARTIE III

Description des surfaces d'approche

Soit une surface qui aboutit à chacune des extrémités des bandes correspondant aux pistes 08-26, 02-20 et 14-32, décrite de façon plus précise comme suit:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 08 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 26 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,

(*c*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 02 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,

(*d*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 20 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,

(*e*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 14 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one hundred and forty-three (143) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and five thousand, seven hundred and twenty (5,720) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer end of the imaginary horizontal line being eight hundred and twenty-two (822) feet from the projected centre line, and

(*f*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 32 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one hundred and fifty (150) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and six thousand (6,000) feet measured horizontally from the end of the strip,

a) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 08, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de l'axe,

b) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 26, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux milles (2,000) pieds du prolongement de l'axe,

c) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 02, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de l'axe,

d) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 20, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de l'axe,

e) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 14, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à cent quarante-trois (143) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à cinq mille sept cent vingt (5,720) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à huit cent vingt-deux (822) pieds du prolongement de l'axe, et

the outer end of the imaginary horizontal line being eight hundred and fifty (850) feet from the projected centre line,

which approach surfaces are shown on Department of Public Works Plan No. E.1074, dated March 13, 1974.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the assigned elevation of the airport reference point, and

(*b*) where the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Public Works Plan No. E.1074, dated March 13, 1974.

PART V

Description of Each Strip

Each strip is described as follows:

(*a*) the strip associated with the runway designated 08-26 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and six thousand, nine hundred (6,900) feet in length,

(*b*) the strip associated with the runway designated 02-20 is five hundred (500) feet in width, two hundred and fifty (250) feet being on each side of the centre line of the runway, and four thousand, four hundred (4,400) feet in length, and

(*c*) the strip associated with the runway designated 14-32 is five hundred (500) feet in width, two hundred and fifty (250) feet being on each side of the centre line of the runway, and three thousand, four hundred (3,400) feet in length,

which strips are shown on Department of Public Works Plan No. E.1074, dated March 13, 1974.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip and extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface or another

f) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 32, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à cent cinquante (150) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à six mille (6,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à huit cent cinquante (850) pieds du prolongement de l'axe,

ces surfaces d'approche sont indiquées sur le plan nº E. 1074 du ministère des Travaux publics, daté du 13 mars 1974.

PARTIE IV

Dispositions de la surface extérieure

Soit une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude désignée du point de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

cette surface extérieure est indiquée sur le plan nº E.1074 du ministère des Travaux publics, daté du 13 mars 1974.

PARTIE V

Description de chaque bande

Chaque bande est décrite de la façon suivante:

a) la bande correspondant à la piste 08-26 est large de mille (1,000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côte de l'axe de la piste, et longue de six mille neuf cents (6,900) pieds,

b) la bande correspondant à la piste 02-20 est large de cinq cents (500) pieds, soit deux cent cinquante (250) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de quatre mille quatre cents (4,400) pieds, et

c) la bande correspondant à la piste 14-32 est large de cinq cents (500) pieds, soit deux cent cinquante (250) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de trois mille quatre cents (3,400) pieds,

ces bandes sont indiquées sur le plan nº E. 1974 du ministère des Travaux publics, daté du 13 mars 1974.

PARTIE VI

Description de chaque surface de transition

Soit une surface constituée d'un plan incliné qui s'élève à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, suivant une direction horizontale perpendiculaire à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande et qui s'élève à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection

transitional surface of an adjoining strip all as shown on Department of Public Works Plan No. E.1074, dated March 13, 1974.

avec la surface extérieure ou avec une autre surface de transition d'une bande adjacente. Ces surfaces de transition sont indiquées sur le plan nº E. 1074 du ministère des Travaux publics, daté du 13 mars 1974.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 77

AERONAUTICS ACT

Calgary International Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT CALGARY INTERNATIONAL AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Calgary International Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Calgary International Airport near and in Calgary, in the Province of Alberta; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule; (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 3,531 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands and lands under water, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, that consist of

(*a*) the lands the outer limits of which are described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport; and

CHAPITRE 77

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport international de Calgary

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE CALGARY

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport international de Calgary*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport international de Calgary, près de Calgary (Alberta); (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport comprenant la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande étant décrite plus en détail à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point déterminé de la manière visée à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» signifie un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe; cette surface d'approche étant décrite plus en détail à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» signifie un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition étant décrite plus en détail à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» signifie une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport; cette surface extérieure étant décrite plus en détail à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

3. Pour l'application du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est à 3, 531 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les terrains recouverts d'eau et les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, comprenant

a) des terrains dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe, sauf les terrains qui font ou feront partie de l'aéroport; et

(*b*) the lands directly beneath the approach surfaces, other than such lands as from time to time form part of the airport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land or any land under water to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of that highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point located at the Southwest corner of the Southwest Quarter of Section Twelve (12), Township Twenty-five (25), Range One (1), West of the Fifth (5th) Meridian in the Province of Alberta.

PART II

Description of the Outer Limits of Lands

COMMENCING at the Northeast corner of the Southeast Quarter Section Fifteen (15), Township Twenty-five (25), Range Twenty-nine (29), West of the Fourth (4th) Meridian; THENCE, southerly along the easterly boundaries of said Quarter Section Fifteen (15), and Sections Ten (10) and Three (3), and across intervening road allowances, and continuing southerly along the easterly boundary of Section Thirty-four (34), in Township Twenty-four (24), Range Twenty-nine (29), West of the Fourth (4th) Meridian, to the Northeast corner of Plan 455 J.K.; THENCE, westerly along the northerly limit of said Plan 455 J.K. to the Northwest corner thereof; THENCE, southerly along the westerly limit of the said Plan 455 J.K. to the Southwest corner thereof; THENCE, easterly along the northerly limit of Forty-fourth (44th) Avenue Northeast as shown on Plan 7610067 to the easterly boundary of the said Section Thirty-four (34); THENCE, southerly along the said

b) des terrains gisant directement sous les surfaces d'approche, autres que les terrains pouvant de temps à autre faire partie de l'aéroport.

Constructions

5. Il est interdit d'ériger ou de construire sur un terrain, visé par le présent règlement, aucun édifice, ouvrage ou objet, ou de faire un rajout à aucun édifice, ouvrage ou objet existant, dont le sommet serait plus élevé que l'une des surfaces qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface extérieure; ou

c) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement de laisser la végétation dépasser en hauteur le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces visées aux alinéas 5*a*) à *c*), qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain.

7. En cas de contravention à l'article 6, le ministre des Transports peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

A l'angle sud-ouest du quart sud-ouest de la section douze (12), canton vingt-cinq (25), rang un (1), à l'ouest du cinquième (5e) méridien, en Alberta.

PARTIE II

Limites extérieures des terrains

COMMENÇANT à l'angle nord-est du quart sud-est de la section quinze (15), canton vingt-cinq (25), rang vingt-neuf (29), à l'ouest du quatrième (4e) méridien; DE LÀ, vers le sud, le long des limites est dudit quart de la section quinze (15) et des sections dix (10) et trois (3), à travers les réserves pour chemins et, toujours vers le sud, le long de la limite est de la section trente-quatre (34), canton vingt-quatre (24), rang vingt-neuf (29), à l'ouest du quatrième (4e) méridien, jusqu'à l'angle nord-est du plan 455 J.K.; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit plan 455 J.K. jusqu'à son angle nord-ouest; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest dudit plan 455 J.K. jusqu'à son angle sud-ouest; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord de la quarante-quatrième (44e) avenue nord-est, comme l'indique le plan 7610067, jusqu'à la limite est de ladite section trente-quatre (34); DE LÀ, vers le sud, le long de ladite limite est de la section trente-quatre (34),

easterly boundary of Section Thirty-four (34), to the Southeast corner of the Northeast Quarter of the said Section Thirty-four (34); THENCE, westerly along the southerly boundary of the said Northeast Quarter Section Thirty-four (34), to the Southwest corner thereof; THENCE, southerly along the easterly boundary of the Southwest Quarter of the said Section Thirty-four (34), and continuing southerly along the easterly boundary of the Northwest Quarter Section Twenty-seven (27), to the northern limit of Rundleville Drive as shown on Plan 7610016; THENCE, westerly along the northerly limit of the said Rundleville Drive, to the Southeast corner of Lot One (1) Block Twelve (12), Plan 7610016; THENCE, northerly along the eastern limit of said Lot One (1), Block Twelve (12), Plan 7610016, to the Northeast corner thereof; THENCE, westerly along the northern limits of Lots One (1) to Ten (10) inclusive to the Northeast corner of Lot Eleven (11), all in Block Twelve (12), Plan 7610016; THENCE, southwesterly along the northwesterly limit of said Lot Eleven (11), to the Northeast corner of Lot R-50 as shown on said Plan 7610016; THENCE, westerly along the northern limit of Lot R-50, to the northwest corner thereof; THENCE, southerly along the western limit of the said Lot R-50, all in Block Twelve (12), Plan 7610016, to the point of intersection with the South boundary of the said Northwest Quarter Section Twenty-seven (27), Township Twenty-four (24), Range Twenty-nine (29), West of the Fourth (4th) Meridian; THENCE, westerly along the southerly boundary of the said Northwest Quarter Section Twenty-seven (27), and its extension westerly across Thirty-six (36) Street Northeast; THENCE, westerly along the southern limit of Block B, Plan 4880 A.F. to the Northeast corner of Block B, Plan 4023 A.G.; THENCE, westerly along the northern limit of the said Block B, Plan 4023 A.G., to the point of intersection with the easterly limit of Twenty-fifth (25th) Street Northeast; THENCE, southerly along the said easterly limit of Twenty-fifth (25th) Street Northeast to the point of intersection with the easterly production of the northern limit of Block Thirty-two (32), Plan 4023 A.G.; THENCE, westerly along the said northern limit of Block Thirty-two (32) and its production easterly to the Northwest corner thereof; all in Section Twenty-eight (28), Township Twenty-four (24), Range Twenty-nine (29), West of the Fourth (4th) Meridian; THENCE, on the production westerly of the said northern limit of Block Thirty-two (32), across the Barlow Trail to the Northeast corner of Block Thirty-two (32), Plan 3013 A.C. in the Southeast Quarter Section Twenty-five (25), Township Twenty-four (24), Range One (1), West of the Fifth (5th) Meridian; THENCE, southerly along the eastern limit of Blocks Thirty-two (32) and Thirty-one (31) said Plan 3013 A.C. and of Blocks Twenty-two (22) and Twenty-one (21), Plan 5886 X. and their projections across intervening roadways to the Southeast corner of the said Block Twenty-one (21); THENCE, generally westerly following the westerly and northerly boundaries of Highways Number One (1) and Number Two (2), as same shown on road Plans 44 H.X., 8208 G.X., and 731424, to the point of intersection with the northeasterly limit of Block T. Plan 1442 J.K. in the Southeast Quarter Section Twenty-six (26), Township Twenty-four (24), Range One (1), West of the Fifth (5th) Meridian; THENCE, northwesterly along the said northeasterly limit of the said Block T, to the northeasterly corner thereof; THENCE, westerly along the northern limits of the said Block T, and Block S, of the said Plan 1442 J.K. to

jusqu'à l'angle sud-est du quart nord-est de ladite section trente-quatre (34); DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit quart nord-est de la section trente-quatre (34), jusqu'à son angle sud-ouest; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du quart sud-ouest de ladite section trente-quatre (34) et, toujours vers le sud, le long de la limite est du quart nord-ouest de la section vingt-sept (27) jusqu'à la limite nord de Rundleville Drive, comme l'indique le plan 7610016; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord de ladite Rundleville Drive jusqu'à l'angle sud-est du lot un (1), bloc douze (12), plan 7610016; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est dudit lot un (1), bloc douze (12), plan 7610016, jusqu'à son angle nord-est; DE LÀ, vers l'ouest, le long des limites nord des lots un (1) à dix (10) inclusivement jusqu'à l'angle nord-est du lot onze (11), le tout dans le bloc douze (12), plan 7610016; DE LÀ, vers le sud-ouest, le long de la limite nord-ouest dudit lot onze (11) jusqu'à l'angle nord-est du lot R-50, comme l'indique ledit plan 7610016; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot R-50, jusqu'à son angle nord-ouest; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest dudit lot R-50, entièrement dans le bloc douze (12), plan 7610016, jusqu'à son point d'intersection avec la limite sud dudit quart nord-ouest de la section vingt-sept (27), canton vingt-quatre (24), rang vingt-neuf (29), à l'ouest du quatrième (4e) méridien; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit quart nord-ouest de la section vingt-sept (27) et le long de son prolongement ouest, à travers la rue trente-six (36) nord-est; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du bloc B, plan 4880 A.F. jusqu'à l'angle nord-est du bloc B, plan 4023 A.G.; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit bloc B, plan 4023 A.G., jusqu'à son point d'intersection avec la limite est de la vingt-cinquième (25e) rue nord-est; DE LÀ, vers le sud, le long de ladite limite est de la vingt-cinquième (25e) rue nord-est, jusqu'à son point d'intersection avec le prolongement est de la limite nord du bloc trente-deux (32), plan 4023 A.G.; DE LÀ, vers l'ouest, le long de ladite limite nord du bloc trente-deux (32) et de son prolongement est jusqu'à son angle nord-ouest; le tout dans la section vingt-huit (28), canton vingt-quatre (24), rang vingt-neuf (29), à l'ouest du quatrième (4e) méridien; DE LÀ, en suivant le prolongement, à l'ouest de ladite limite nord du bloc trente-deux (32), à travers le Barlow Trail, jusqu'à l'angle nord-est du bloc trente-deux (32), plan 3013 A.C., dans le quart sud-est de la section vingt-cinq (25), canton vingt-quatre (24), rang un (1), à l'ouest du cinquième (5e) méridien; DE LÀ, vers le sud, le long des limites est des blocs trente-deux (32) et trente et un (31) dudit plan 3013 A.C. et des blocs vingt-deux (22) et vingt et un (21), plan 5886 X. et le long de leurs prolongements, à travers les routes jusqu'à l'angle sud-est dudit bloc vingt et un (21); DE LÀ, généralement vers l'ouest, le long des limites ouest et nord des routes numéro un (1) et numéro deux (2), comme l'indiquent les plans de routes 44 H.X., 8208 G.X. et 731424, jusqu'à leur point d'intersection avec la limite nord-est du bloc T., plan 1442 J.K., dans le quart sud-est de la section vingt-six (26), canton vingt-quatre (24), rang un (1), à l'ouest du cinquième (5e) méridien; DE LÀ, vers le nord-ouest, le long de ladite limite nord-est dudit bloc T jusqu'a son angle nord-est; DE LÀ, vers l'ouest, le long des limites nord dudit bloc T. et du bloc S dudit plan 1442 J.K. jusqu'à l'angle sud-est du bloc un (1), plan 2113 J.K.; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du bloc un (1) dudit plan 2113 J.K., jusqu'à son angle nord-est; DE LÀ, vers l'ouest, le

the Southeast corner of Block One (1), Plan 2113 J.K.; THENCE, northerly along the easterly limit of Block One (1), said Plan 2113 J.K., to the Northeast corner thereof; THENCE, westerly along the northerly limit of the said Block One (1), to the point of intersection with the easterly limit of Seventh (7th) Street Northeast; THENCE, northerly along the said easterly limit of Seventh (7th) Street Northeast to the northern limit of Twenty-fourth (24th) Avenue Northeast; THENCE, westerly along the northerly limits of Twenty-fourth (24th) Avenue Northeast and Twenty-fourth (24th) Avenue Northwest and their productions across roadways to the westerly limit of Fourth (4th) Street Northwest; THENCE, northerly along the said westerly limit of Fourth (4th) Street Northwest and its production across roadways to the southerly limit of Fortieth (40th) Avenue Northwest; THENCE, northwesterly along the said southerly limit of Fortieth (40th) Avenue Northwest to the point of intersection with the southerly production of the easterly limit of the Hudson Road; THENCE, northerly along the said easterly limit of Hudson Road and its productions to the northerly limit of Forty-fourth (44th) Avenue Northwest; THENCE, westerly along the said northerly limit of Forty-fourth (44th) Avenue Northwest and its production across roadways to the westerly limit of Northmount Drive; THENCE, northerly along the said westerly limit of Northmount Drive and its productions across roadways to the northerly limit of Trafford Drive Northwest; THENCE, northwesterly along the northerly limit of Trafford Drive Northwest to the southeasterly limit of Block R-22 Plan 7510527 in the Southeast Quarter Section Four (4), Township Twenty-five (25), Range One (1), West of the Fifth (5th) Meridian; THENCE, northeasterly along the said southeasterly limit of the said Block R-22 to the most easterly corner thereof; THENCE, northwesterly along the northeasterly limit of the said Block R-22, to the southeasterly limit of Thames Close; THENCE, northeasterly along the southeasterly limit of Thames Close, to the northeasterly limit thereof; THENCE, northwesterly along the northeasterly limit of Thames Close to the southeasterly limit of Norfork Drive Northwest; THENCE, northeasterly following the southeasterly and easterly limits of Norfork Drive Northwest and Hunterview Drive, and their productions across intervening roadways to intersect the south boundary of Southwest Quarter Section Sixteen (16); THENCE, easterly along the South boundary of the said Southwest Quarter Section Sixteen (16) to the Southeast corner thereof; THENCE, northerly along the easterly boundaries of the West half of the said Section Sixteen (16), and Southwest Quarter Section Twenty-one (21), to the Northeast corner thereof; THENCE, easterly along the northerly boundaries of the Southeast Quarter Section Twenty-one (21), and the South half of Section Twenty-two (22), and their productions across intervening road allowances, to the Southwest corner of the Northwest Quarter Section Twenty-three (23); THENCE, northerly along the westerly boundaries of the said Northwest Quarter Section Twenty-three (23), to the Northwest corner thereof; THENCE, easterly along the northerly boundary of the said Northwest Quarter Section Twenty-three (23), to the northeast corner thereof; THENCE, northerly along the westerly boundary of the Southeast Quarter Section Twenty-six (26), and its production across road Plan 7598 J.K. to the Northwest corner of said Southeast Quarter Section Twenty-six (26); THENCE, easterly along the northerly boundary of the said Southeast Quarter long de la limite nord dudit bloc un (1), jusqu'à son point d'intersection avec la limite est de la septième (7e) rue nord-est; DE LÀ, vers le nord, le long de ladite limite est de la septième (7e) rue nord-est jusqu'à la limite nord de la vingt-quatrième (24e) avenue nord-est; DE LÀ, vers l'ouest, le long des limites nord de la vingt-quatrième (24e) avenue nord-est et de la vingt-quatrième (24e) avenue nord-ouest et le long de leurs prolongements, à travers les routes, jusqu'à la limite ouest de la quatrième (4e) rue nord-ouest; DE LÀ, vers le nord, le long de ladite limite ouest de la quatrième (4e) rue nord-ouest et le long de son prolongement, à travers les routes, jusqu'à la limite sud de la quarantième (40e) avenue nord-ouest; DE LÀ, vers le nord-ouest, le long de ladite limite sud de la quarantième (40e) avenue nord-ouest, jusqu'à son point d'intersection avec le prolongement sud de la limite est de Hudson Road; DE LÀ, vers le nord, le long de ladite limite est de Hudson Road et le long de son prolongement jusqu'à la limite nord de la quarante-quatrième (44e) avenue nord-ouest; DE LÀ, vers l'ouest, le long de ladite limite nord de la quarante-quatrième (44e) avenue nord-ouest et le long de son prolongement, à travers les routes, jusqu'à la limite ouest de Northmount Drive; DE LÀ, vers le nord, le long de ladite limite ouest de Northmount Drive et le long de son prolongement, à travers les routes, jusqu'à la limite nord de Trafford Drive nord-ouest; DE LÀ, vers le nord-ouest le long de la limite nord de Trafford Drive nord-ouest, jusqu'à la limite sud-est du bloc R-22, plan 7510527, dans le quart sud-est de la section quatre (4), canton vingt-cinq (25), rang un (1), à l'ouest du cinquième (5e) méridien; DE LÀ, vers le nord-est, le long de ladite limite sud-est dudit bloc R-22 jusqu'à son angle le plus à l'est; DE LÀ, vers le nord-ouest, le long de la limite nord-est dudit bloc R-22, jusqu'à la limite sud-est de Thames Close; DE LÀ, vers le nord-est, le long de la limite sud-est de Thames Close, jusqu'à sa limite nord-est; DE LÀ, vers le nord-ouest, le long de la limite nord-est de Thames Close, jusqu'à la limite sud-est de Norfork Drive nord-ouest; DE LÀ, vers le nord-est, le long des limites sud-est et est de Norfork Drive nord-ouest et de Hunterview Drive et le long de leurs prolongements, à travers les routes, jusqu'à l'intersection de la limite sud du quart sud-ouest de la section seize (16); DE LÀ, vers l'est, le long de la limite sud dudit quart sud-ouest de la section seize (16), jusqu'à son angle sud-est; DE LÀ, vers le nord, le long des limites est de la moitié ouest de ladite section seize (16) et du quart sud-ouest de la section vingt et un (21), jusqu'à son angle nord-est; DE LÀ, vers l'est, le long des limites nord du quart sud-est de la section vingt et un (21) et de la moitié sud de la section vingt-deux (22), et le long de leurs prolongements, à travers les réserves pour chemins, jusqu'à l'angle sud-ouest du quart nord-ouest de la section vingt-trois (23); DE LÀ, vers le nord, le long des limites ouest dudit quart nord-ouest de la section vingt-trois (23), jusqu'à son angle nord-ouest; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit quart nord-ouest de la section vingt-trois (23), jusqu'à son angle nord-est; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du quart sud-est de la section vingt-six (26), et le long de son prolongement, à travers la route prévue au plan 7598 J.K., jusqu'à l'angle nord-ouest dudit quart sud-est de la section vingt-six (26); DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit quart sud-est de la section vingt-six (26), et le long de son prolongement, à travers la réserve pour chemins, jusqu'à l'angle sud-ouest du quart nord-ouest de la section vingt-cinq (25);

Section Twenty-six (26), and its production across road allowance, to the Southwest corner of the Northwest Quarter Section Twenty-five (25); THENCE, northerly along the western boundary of the said Northwest Quarter Section Twenty-five (25), to the commencement of the easterly limit of road Plan 8078 J.K.; THENCE, northerly and easterly following the easterly and southerly limits of said road Plan 8078 J.K. to its intersection with the North boundary of the said Section Twenty-five (25); THENCE, easterly along the northern boundaries of the said Northeast Quarter Section Twenty-five (25), the northern halves of Sections Twenty-eight (28), and Twenty-seven (27), in Township Twenty-five (25), Range Twenty-nine (29), West of the Fourth (4th) Meridian, and their productions across road Plan 7598 J.K. and intervening road allowances, to the Northeast corner of the said Section Twenty-seven (27); THENCE, southerly along the eastern boundaries of the East halves of Sections Twenty-seven (27), Twenty-two (22), and the Northeast Quarter Section Fifteen (15), and their productions across intervening road allowances, to the Northeast corner of the Southeast Quarter Section Fifteen (15), being the point of commencement.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strips associated with the runways designated 34L-16R, 34R-16L, 25-07 and 28-10 and more particularly described as follows:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 34L, consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being seven thousand and six hundred (7,600) feet from the projected centre line,

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 34R, consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip, and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip the outer ends of the imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from the projected centre line,

(*c*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 25, consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,

DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit quart nord-ouest de la section vingt-cinq (25), jusqu'au début de la limite est de la route prévue au plan 8078 J.K.; DE LÀ, vers le nord et vers l'est, le long des limites est et sud de ladite route prévue au plan 8078 J.K., jusqu'à son intersection avec la limite nord de ladite section vingt-cinq (25); DE LÀ, vers l'est, le long des limites nord dudit quart nord-est de la section vingt-cinq (25) et des moitiés nord des sections vingt-huit (28) et vingt-sept (27), canton vingt-cinq (25), rang vingt-neuf (29), à l'ouest du quatrième (4e) méridien, et le long de leurs prolongements, à travers la route prévue au plan 7598 J.K. et les réserves pour chemins, jusqu'à l'angle nord-est de ladite section vingt-sept (27); DE LÀ, vers le sud, le long des limites est des moitiés est des sections vingt-sept (27) et vingt-deux (22) et du quart nord-est de la section quinze (15), et le long de leurs prolongements, à travers les réserves pour chemins, jusqu'à l'angle nord-est du quart sud-est de la section quinze (15), constituant le point de départ.

PARTIE III

Surfaces d'approche

Une surface dont la limite inférieure touche à chacune des extrémités des bandes associées aux pistes 34L-16R, 34R-16L, 25-07 et 28-10 et décrite plus en détail ci-dessous:

a) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 34L, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1,000) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à cinquante mille (50,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque limite supérieure étant à sept mille six cents (7,600) pieds du prolongement de chacun des axes de la bande,

b) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 34R, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1,000) pieds dans le sens vertical au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à cinquante mille (50,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque limite supérieure étant à huit mille (8,000) pieds du prolongement de chacun des axes de la bande,

c) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 25, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité

(*d*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 28, consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,

(*e*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 16L, consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from the projected centre line,

(*f*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 16R, consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being seven thousand and six hundred (7,600) feet from the projected centre line,

(*g*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 10, consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line, and

(*h*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 07, consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to thirty (30) feet measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, three hundred and thirty-three and thirty-three hundredths (333.33) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,

which approach surfaces are shown on Department of Transport Calgary Zoning Plan dated April 26, 1977.

de la bande et à dix mille (10,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque limite supérieure étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de chacun des axes de la bande,

d) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 28, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds dans le sens vertical au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à dix mille (10,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque limite supérieure étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de chacun des axes de la bande,

e) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 16L, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1,000) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à cinquante mille (50,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque limite supérieure étant à huit mille (8,000) pieds du prolongement de chacun des axes de la bande,

f) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 16R, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1,000) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à cinquante mille (50,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque limite supérieure étant à sept mille six cents (7,600) pieds du prolongement de chacun des axes de la bande,

g) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 10, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à dix mille (10,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque limite supérieure étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de chacun des axes de la bande, et

h) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 07, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre trente (30) pieds dans le sens horizontal et dont la limite inférieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à trois cent trente-trois pieds et trente-trois centièmes (333.33) pieds dans le sens vertical, au-dessus

d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à dix mille (10,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque limite supérieure étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de chacun des axes de la bande,

ces surfaces d'approche apparaissant sur le plan de zonage de Calgary du ministère des Transports, daté du 26 avril 1977.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the assigned elevation of the airport reference point, and

(*b*) where the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Transport Calgary Zoning Plan dated April 26, 1977.

PART V

Description of Each Strip

Each strip is described as follows:

(*a*) the strip associated with the runway designated 34L-16R is one thousand two hundred (1,200) feet in width, six hundred (600) feet being on each side of the centre line of the runway, and thirteen thousand one hundred and forty (13,140) feet in length,

(*b*) the strip associated with the runway designated 34R-16L is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and fourteen thousand four hundred (14,400) feet in length,

(*c*) the strip associated with the runway designated 28-10 is one thousand and two hundred (1,200) feet in width, six hundred (600) feet being on each side of the centre line of the runway, and nine thousand five hundred (9,500) feet in length, and

(*d*) the strip associated with the runway designated 25-07 is one thousand two hundred (1,200) feet in width, six hundred (600) feet being on each side of the centre line of the runway, and six thousand seven hundred (6,700) feet in length,

which strips are shown on Department of Transport Calgary Zoning Plan dated April 26, 1977.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface, and

PARTIE IV

Surfaces extérieures

Chacune des surfaces extérieures est une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude désignée du point de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

cette surface extérieure apparaissant sur le plan de zonage de Calgary du ministère des Transports. daté du 26 avril 1977.

PARTIE V

Bandes

Chaque bande est décrite comme suit:

a) la bande associée à l'approche de la piste 34L-16R a mille deux cents (1,200) pieds de largeur, soit six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et treize mille cent quarante (13,140) pieds de longueur,

b) la bande associée à l'approche de la piste 34R-16L a mille (1,000) pieds de largeur, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et quatorze mille quatre cents (14,400) pieds de longueur,

c) la bande associée à l'approche de la piste 28-10 a mille deux cents (1,200) pieds de largeur, soit six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et neuf mille cinq cents (9,500) pieds de longueur et

d) la bande associée à l'approche de la piste 25-07 a mille deux cents (1,200) pieds de largeur, soit six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et six mille sept cents (6,700) pieds de longueur,

ces bandes apparaissant sur le plan de zonage de Calgary du ministère des Transports, daté du 26 avril 1977.

PARTIE VI

Surfaces de transition

Chacune des surfaces de transition est une surface constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, et qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'appro-

approach surface or another transitional surface of an adjoining strip, which surfaces are shown on Department of Transport Calgary Zoning Plan dated April 26, 1977.

che, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure, une surface d'approche ou avec la surface de transition d'une bande adjacente, ces surfaces sont indiquées sur le plan de zonage de Calgary du ministère des Transports, daté du 26 avril 1977.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 78

AERONAUTICS ACT

Canadian Forces Base Shearwater Airfield Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT THE CANADIAN FORCES BASE SHEARWATER AIRFIELD

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Canadian Forces Base Shearwater Airfield Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Canadian Forces Base Shearwater Airfield, Shearwater, in the Province of Nova Scotia; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane centering on and located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of National Defence; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, 1,200 feet in width, including the runway especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 148 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

CHAPITRE 78

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de la base des Forces canadiennes de Shearwater

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE LA BASE DES FORCES CANADIENNES DE SHEARWATER

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de la base des Forces canadiennes de Shearwater*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de la base des Forces canadiennes de Shearwater, dans la province de la Nouvelle-Écosse; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, ayant 1,200 pieds de largeur, piste comprise, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre de la Défense nationale; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur, à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire centré sur le point de repère de l'aéroport et situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée de ce point. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 148 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, définis plus en détail à la partie II de l'annexe.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows:

BEGINNING at a point at the intersection of the Southwesterly production of the Southeasterly boundary of Circumferential Road with the high water marks of the waters of the Eastern Passage. THENCE, from the Point of Beginning so determined, following the Southeasterly boundary of Circumferential Road and its Southwesterly production in a general Northeasterly direction to its intersection with a line parallel to the centre line of Runway 16R-34L and one thousand six hundred and seventy-one feet (1,671′) therefrom; THENCE, following the last mentioned bound N. 41°51′ W. to its intersection with a line parallel to the Northwesterly end of strip 16R-34L and seven thousand six hundred and fifty feet (7,650′) therefrom; THENCE, following the last mentioned bound N. 48°09′ E. to its intersection with a line parallel to the centre line of Runway 16L-34R and one thousand seven hundred and twenty-seven feet (1,727′) therefrom; THENCE, following the last mentioned bound N. 41°51′ W. to its intersection with a line parallel to the Northwesterly end of strip 16L-34R and eight thousand fifty feet (8,050′) therefrom; THENCE, N. 48°09′ E. a distance of three thousand four hundred and fifty-four feet (3,454′) to its intersection with a line running N. 33°52′50″ W. from the most Northerly corner of the landing strip of Runway 16L-34R; THENCE, following the last mentioned bound N. 33°52′50″ W. to its intersection with the Southeasterly boundary of Portland Street; THENCE, following the last mentioned bound in a general Easterly direction to a point where there is an iron boundary post, said point being the Northeasterly corner of the lands of W. Settle; THENCE, following the Northeasterly boundary of the lands of W. Settle in a general Southeasterly direction to its intersection with a line parallel to the strip end at end of Runway 02-20 and six thousand four hundred and eighty feet (6,480′) therefrom; THENCE, following the last mentioned line N. 89°47′ E. to its intersection with a line parallel to the centre line of Runway 02-20 produced and six hundred feet (600′) therefrom measured in an Easterly direction from the centre line; THENCE, S. 10°08′34″ E. a distance of six hundred and seventy-five feet (675′) to a point; THENCE, in a Southeasterly direction to a point on the base line of the lots fronting the Cole Harbour Road, said point being at a distance of seven hundred and seventy feet (770′) measured along the said base line in a general Westerly direction from the Southwesterly boundary of Caldwell Road; THENCE, following the last mentioned base line in a general Northeasterly direction to its intersection with the property line between the lands of now or formerly David Settle and the lands of now or formerly George Gildark; THENCE, following the last mentioned property line in a general Northwesterly direc-

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) une surface horizontale dont les limites extérieures peuvent être définies de la manière suivante:

COMMENÇANT à un point situé à l'intersection du prolongement sud-ouest de la limite sud-est du chemin Circumferential avec les lignes des hautes eaux du Eastern Passage. DE LÀ, à partir du point de départ ainsi déterminé, en suivant la limite sud-est du chemin Circumferential et son prolongement sud-ouest dans une direction générale nord-est jusqu'à son intersection avec une ligne parallèle à l'axe de la piste 16R-34L, à une distance de mille six cent soixante et onze pieds (1,671′) de l'axe de ladite piste; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction nord 41°51′ O., jusqu'à son intersection avec une ligne parallèle à l'extrémité nord-ouest de la bande 16R-34L à une distance de sept mille six cent cinquante pieds (7,650′) de l'extrémité nord-ouest de ladite bande; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction nord 48°09′ E., jusqu'à son intersection avec une ligne parallèle à l'axe de la piste 16L-34R à une distance de mille sept cent vingt-sept pieds (1,727′) de l'axe de ladite piste; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction nord 41°51′ O., jusqu'à son intersection avec une ligne parallèle à l'extrémité nord-ouest de la bande 16L-34R à une distance de huit mille cinquante pieds (8,050′) de l'extrémité nord-ouest de ladite bande; DE LÀ, dans une direction nord 48°09′ est sur une distance de trois mille quatre cent cinquante-quatre pieds (3,454′) jusqu'à son intersection avec une ligne se dirigeant dans une direction nord 33°52′50″ O., à partir du coin le plus au nord de la bande d'atterrissage de la piste 16L-34R; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction nord 33°52′50″ O., jusqu'à son intersection avec la limite sud-est de la rue Portland; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction générale est jusqu'à un point où se trouve une borne en fer, ledit point étant le coin nord-est des terres de W. Settle; DE LÀ, en suivant la limite nord-est des terres de W. Settle dans une direction générale sud-est jusqu'à son intersection avec une ligne parallèle à l'extrémité de la bande à l'extrémité de la piste 02-20 à une distance de six mille quatre cent quatre-vingts pieds (6,480′); DE LÀ, en suivant cette dernière ligne nord 89°47′ E., jusqu'à son intersection avec une ligne parallèle à l'axe de la piste 02-20 prolongée et à une distance de six cents pieds (600′) mesurée dans une direction est à partir de l'axe de la piste; DE LÀ, dans une direction sud 10°08′34″ E., sur une distance de six cent soixante-quinze pieds (675′) jusqu'à un point; DE LÀ, dans une direction sud-est jusqu'à un point situé sur la ligne des lots en bordure du chemin Cole Harbour, ledit point étant à une distance de sept cent soixante-dix pieds (770′) mesurée le long de ladite ligne de lots dans une direction générale ouest à partir de la limite sud-ouest du chemin Caldwell; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne de lots dans

tion to its intersection with the Southerly boundary of Cole Harbour Road; THENCE, following the last mentioned bound in a general Easterly direction to its intersection with the Westerly boundary of Bissett Road; THENCE, following the last mentioned bound in a general Southeasterly direction to its intersection with the property line between the lands of Frank Conrod and the lands of Mrs. Jessie Joslin; THENCE, following the last mentioned property line in a general Southwesterly direction to the most westerly corner of the lands of Mrs. Jessie Joslin; THENCE, following the Southwesterly Boundary of the lands of Mrs. Jessie Joslin in a general Southeasterly direction to its intersection with the Westerly Boundary of the Canadian National Railway right-of-way; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Southerly direction to its intersection with the Southwesterly boundary of a brook running from Morris Lake to Cow Bay Pond; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Southeasterly direction to its intersection with the Southwesterly boundary of Cow Bay Pond; THENCE, following the last mentioned bound in a general Southerly direction to its intersection with the property line between the lands of Lewis Romkey and the lands of Maurice De Young; THENCE, following the last mentioned bound in a general Southwesterly direction to the most Westerly corner of the lands of Maurice De Young; THENCE, following the Northeasterly boundary of the lands of Lewis Romkey in a general Southeasterly direction to its intersection with the Northwesterly boundary of Murray Road; THENCE, following the last mentioned bound in a general Southwesterly direction and its Westerly production to its intersection with the Southwesterly boundary of Old Indian Road; THENCE, following the last mentioned bound in a general Northwesterly direction to its intersection with the property line between the lands of the Municipality of the County of Halifax and the lands of the Department of National Defence; THENCE, following the last mentioned property line in a general Southwesterly and Northwesterly direction to a point on the Northeasterly production of the property line between the lands of Duncan MacDonald and the lands of the Department of National Defence; THENCE, following the last mentioned bound and its Southwesterly production in a general Southwesterly direction to its intersection with the Southwesterly boundary of Eastern Passage Road; THENCE, following the last mentioned bound in a general Northwesterly direction to its intersection with the property line between the lands of Duncan MacDonald and the lands of Minnie Hartley; THENCE, following the last mentioned property line in a general Southwesterly direction to its intersection with the shore line of the waters of Eastern Passage; THENCE, following the last mentioned bound (including all wharves) in a general Northwesterly direction to the Point of Beginning,

(*b*) the approach surfaces abutting the end of the strip designated as 02 and each end of the strip designated as 11-29, the strip designated as 16R-34L, the strip designated as 16L-34R and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are six hundred feet (600′) on each side of the centre line of the strip at the strip ends and two thousand feet (2,000′) on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being two hundred feet (200′) above the elevations at the

une direction générale nord-est jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation des terres appartenant ou ayant appartenu à David Settle et les terres appartenant ou ayant appartenu à George Gildark; DE LÀ, en suivant cette ligne de démarcation dans une direction générale nord-ouest jusqu'à son intersection avec la limite sud du chemin Cole Harbour; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction générale est jusqu'à son intersection avec la limite ouest du chemin Bissett; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction générale sud-est jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les terres de Frank Conrod et les terres de M^me^ Jessie Joslin; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne de démarcation dans une direction générale sud-ouest jusqu'au coin le plus à l'ouest des terres de M^me^ Jessie Joslin; DE LÀ, en suivant la limite sud-ouest des terres de M^me^ Jessie Joslin dans une direction générale sud-est jusqu'à son intersection avec la limite ouest de l'emprise du chemin de fer du Canadien national; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction générale sud jusqu'à son intersection avec la limite sud-ouest d'un ruisseau coulant du lac Morris à l'étang Cow Bay; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction générale sud-est jusqu'à son intersection avec la limite sud-ouest de l'étang Cow Bay; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction générale sud jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les terres de Lewis Romkey et les terres de Maurice De Young; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction générale sud-ouest jusqu'au coin le plus à l'ouest des terres de Maurice De Young; DE LÀ, en suivant la limite nord-est des terres de Lewis Romkey dans une direction générale sud-est jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest du Chemin Murray; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction générale sud-ouest et son prolongement ouest jusqu'à son intersection avec la limite sud-ouest du chemin Old Indian; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction générale nord-ouest jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les terrains de la municipalité du Comté d'Halifax et les terrains du ministère de la Défense nationale; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne de démarcation dans une direction générale sud-ouest et nord-ouest jusqu'à un point située sur le prolongement nord-est de la ligne de démarcation entre les terres de Duncan MacDonald et les terrains du ministère de la Défense nationale; DE LÀ, en suivant cette dernière limite et son prolongement sud-ouest dans une direction générale sud-ouest jusqu'à son intersection avec la limite sud-ouest du chemin Eastern Passage; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction générale nord-ouest jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les terres de Duncan MacDonald et les terres de Minnie Hartley; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne de démarcation dans une direction générale sud-ouest jusqu'à son intersection avec la ligne de rivage des eaux du Eastern Passage; DE LÀ, en suivant cette dernière limite (y compris tous les quais) dans une direction générale nord-ouest jusqu'au point de départ,

b) les surfaces d'approche aboutissant à l'extrémité de la bande désignée par les chiffres 02 et à chaque extrémité de la bande désignée par les chiffres 11-29, de la bande désignée par les chiffres 16R-24L, de la bande désignée par les chiffres 16L-34R, ces surfaces d'approche s'étendant vers

strip ends and measured horizontally ten thousand feet (10,000′) from the strip ends; the approach surface abutting the end of the strip designated as 20 and extending outward therefrom the dimensions of which approach surface are six hundred feet (600′) on each side of the centre line of the strip at the strip end and six hundred feet (600′) on each side of the projected centre line of the strip at the outer end, the said outer end being two hundred feet (200′) above the elevation at the strip end and measured horizontally eight thousand feet (8,000′) from the strip end, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces,

as shown on plan No. M-3050 (A & B), dated at Montreal August 4, 1965 of record in the Department of Transport at Ottawa.

l'extérieur à partir des extrémités des bandes et ayant comme dimensions six cents pieds (600′) de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande et deux mille pieds (2,000′) de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents pieds (200′) au-dessus de l'altitude des extrémités de la bande et à une distance de dix mille pieds (10,000′), mesurée horizontalement, des extrémités de la bande; la surface d'approche aboutissant à l'extrémité de la bande désignée par les chiffres 20, cette surface d'approche s'étendant vers l'extérieur à partir de l'extrémité de la bande et ayant comme dimensions six cents pieds (600′) de chaque côté de l'axe de la bande à l'extrémité de la bande et six cents pieds (600′) de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande à l'extrémité extérieure, ladite extrémité extérieure se trouvant à deux cents pieds (200′) au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à une distance de huit mille pieds (8,000′), mesurée horizontalement, de l'extrémité de la bande, et

c) les différentes surfaces de transition, chacune s'élevant à un angle correspondant au rapport de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurés horizontalement à partir des limites latérales extérieures des bandes et des surfaces qui y aboutissent,

telles qu'indiquées sur le plan M-3050 (A & B), daté à Montréal le 4 août 1965 et conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PART I

Airport Reference Point

Premising that the bearings hereinafter mentioned are astronomical and are referred to the centre line of strip 16R-34L, Canadian Forces Base Shearwater Airfield, Shearwater, Eastern Passage, Province of Nova Scotia, as North forty-one degrees fifty-one minutes West (N. 41°51′ W.):

BEGINNING at the intersection of the centre line of Runway 16R-34L with the 34L end of said Runway; THENCE, following the said centre line North forty-one degrees fifty-one minutes West (N. 41°51′ W.) a distance of eight hundred and fifty feet (850′) to a point; THENCE, North forty-eight degrees nine minutes East (N. 48°09′ E.) a distance of one thousand and seven hundred feet (1,700′) to a point henceforth designated as the airport reference point, said airport reference point being also at a distance of four thousand one hundred and twelve feet and three tenths (4,112.3′) measured along a line having a bearing North ten degrees twenty-two minutes East (N. 10°22′ E.) from a concrete monument at the intersection of the Southerly boundary of the Canadian National

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Posant en principe que les relèvements ci-après mentionnés sont astronomiques et se rapportent à l'axe de la bande 16R-34L de l'aéroport de la base des Forces canadiennes de Shearwater, Eastern Passage, province de la Nouvelle-Écosse, dont la position est nord quarante et un degrés cinquante et une minute ouest (N. 41°51′ O.):

COMMENÇANT à l'intersection de l'axe de la piste 16R-34L avec l'extrémité 34L de ladite piste; DE LÀ, en suivant ledit axe dans une direction nord quarante et un degré cinquante et une minutes ouest (N. 41°51′ O.) sur une distance de huit cent cinquante pieds (850′) jusqu'à un point; DE LÀ, dans une direction nord quarante-huit degrés neuf minutes est (N. 48°09′ E.) sur une distance de mille sept cents pieds (1,700′) jusqu'à un point maintenant désigné comme le point de référence de l'aéroport, ledit point de référence de l'aéroport se trouvant aussi à une distance de quatre mille cent douze pieds et trois dixièmes (4,112.3′), mesurée le long d'une ligne occupant la position nord dix degrés ving-deux minutes est (N. 10°22′ E.), d'une borne en béton située à l'intersection de la

Railway right-of-way with the property line between the lands of Gilbert Horne and the lands of Texaco Oil Company, the said airport reference point having an assigned elevation of one hundred and forty-eight feet (148′) above sea level.

PART II

Description of Lands To Which These Regulations Apply

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises situate, lying and being at Eastern Passage, County of Halifax, Province of Nova Scotia, the outermost boundary of which is the limits of the horizontal surface described in paragraph 5(*a*), but excluding therefrom all lands, water and roads within the parcel of land the outermost boundaries of which are described as follows:

BEGINNING at a concrete monument at the intersection of the Northeasterly boundary of the Canadian National Railway right-of-way with the Southerly limit of the City of Dartmouth. THENCE, from the Point of Beginning so determined following the last mentioned bound N. 39°30′ E. a distance of one thousand nine hundred and three feet and two tenths (1,903.2′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, by the same, N. 39°30′ E. a distance of two thousand four hundred and fifty-one feet and eight tenths (2,451.8′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, by the same N. 41°48′ W. a distance of eight hundred and eighty feet and nine tenths (880.9′) to a point; THENCE, S. 39°24′ W. a distance of seven hundred and forty-eight feet and nine tenths (748.9′) to a point; THENCE, S. 50°36′ E. a distance of one hundred and seventeen feet (117.0′) to a point on the Northerly boundary of Oakland Drive; THENCE, following the last mentioned boundary S. 39°24′ W. a distance of seven hundred and thirty-four feet (734.0′) to a point; THENCE, N. 50°36′ W. a distance of six hundred and sixty-three feet and nine tenths (663.9′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, N. 39°24′ E. a distance of seven hundred feet (700′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, S. 50°36′ E. a distance of two hundred and sixty-nine feet (269.0′) to a point; THENCE, N. 40°18′ E. a distance of eight hundred and twenty-nine feet and nine tenths (829.9′) to a point on the limits of the City of Dartmouth where there is an iron boundary post; THENCE, following the limits of the City of Dartmouth N. 41°48′ W. a distance of six hundred and thirty-three feet and three tenths (633.3′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, by the same N. 76°42′ E. a distance of four hundred and ninety feet and four tenths (490.4′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, by the same N. 52°53′ W. a distance of one thousand one hundred and fifteen feet and eight tenths (1,115.8′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, by the same N. 74°41′ E. a distance of four thousand three hundred and sixty-six feet and one tenth (4,366.1′) to a point on the West shore line of Morris Lake; THENCE, following the West shore line of Morris Lake in a general Southeasterly direction to its intersection with a line parallel with the centre line of Runway 16L-34R and one thousand one hundred feet

limite sud de l'emprise du chemin de fer du Canadien national avec la ligne de démarcation entre les terres de Gilbert Horne et les terrains de la Texaco Oil Company, ledit point de repère de l'aéroport ayant une altitude assignée de cent quarante-huit pieds (148′) au-dessus du niveau de la mer.

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou étendues de terrain, immeubles compris, sises et situées à Eastern Passage, comté d'Halifax, province de la Nouvelle-Écosse, dont les limites extérieures sont les limites de la surface horizontale définie à l'alinéa 5*a*) du règlement, à l'exclusion toutefois de tous les terrains, cours d'eau et chemins situés dans les zones dont les limites extérieures sont décrites ci-après:

COMMENÇANT à un monument en béton situé à l'intersection de la limite nord-est de l'emprise du chemin de fer du Canadien national avec la limite sud de la ville de Dartmouth. DE LÀ, à partir du point de départ ainsi déterminé, en suivant cette dernière limite dans une direction N., 39°30′ E., sur une distance de mille neuf cent trois pieds et deux dixièmes (1,903.2′) jusqu'à un point où se trouve une borne en béton; DE LÀ, en suivant la même limite dans une direction N., 39°30′ E., sur une distance de deux mille quatre cent cinquante et un pieds et huit dixièmes (2,451.8′) jusqu'à un point où se trouve une borne en béton; DE LÀ, en suivant la même limite dans une direction nord 41°48′ E., sur une distance de huit cent quatre-vingt pieds et neuf dixièmes (880.9′) jusqu'à un point; DE LÀ, dans une direction S., 39°24′ O., sur une distance de sept cent quarante-huit pieds et neuf dixièmes (748.9′) jusqu'à un point; DE LÀ, dans une direction S., 50°36′ E., sur une distance de cent dix-sept pieds (117.0′) jusqu'à un point sur la limite nord de Oakland Drive; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction S., 39°24′ O., sur une distance de sept cent trente-quatre pieds (734.0′) jusqu'à un point; DE LÀ, dans une direction N., 50°36′ O., sur une distance de six cent soixante-trois pieds et neuf dixièmes (663.9′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, dans une direction N., 39°24′ E., sur une distance de sept cents pieds (700′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, dans une direction S., 50°36′ E., sur une distance de deux cent soixante-neuf pieds (269.0′) jusqu'à un point; DE LÀ, dans une direction N., 40°18′ E., sur une distance de huit cent vingt-neuf pieds et neuf dixièmes (829.9′) jusqu'à un point situé sur les limites de la ville de Dartmouth où se trouve une borne de fer; DE LÀ, en suivant les limites de la ville de Dartmouth dans une direction N., 41°48′ O., sur une distance de six cent trente-trois pieds et trois dixièmes (633.3′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, en suivant la même limite dans une direction N., 76°42′ E., sur une distance de quatre cent quatre-vingt-dix pieds et quatre dixièmes (490.4′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, en suivant la même limite dans une direction N., 52°53′ O., sur une distance de mille cent quinze pieds et huit dixièmes (1,115.8′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, en suivant la même limite

(1,100′) therefrom where there is a concrete monument; THENCE, following the last mentioned line S. 41°51′ E. a distance of one thousand two hundred and eighteen feet and eight tenths (1,218.8′) to a point on the Northwesterly end of De Said Lake where there is a concrete monument; THENCE, following the shore line of the waters of De Said Lake in a general Southeasterly direction to its intersection with the centre line of Smelt Brook; THENCE, N. 48°09′ E. a distance of two hundred and fifty-five feet (255′) to its intersection with a line parallel to the centre line of Runway 16L-34R and one thousand and one hundred feet (1,100′) therefrom where there is a concrete monument; THENCE, following the last mentioned line S. 41°51′ E. a distance of two thousand five hundred and seventy-nine feet (2,579.0′) to its intersection with the Northerly boundary of the Canadian National Railway right-of-way where there is a concrete monument; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Westerly direction a distance of one thousand two hundred and four feet (1,204′), more or less, to its intersection with the Southeasterly production of the centre line of Runway 16L-34R where there is a concrete monument; THENCE, by the same in a general Northwesterly direction a distance of three thousand seven hundred feet (3,700′), more or less, to its intersection with the Southeasterly production of the centre line of Runway 16R-34L where there is a concrete monument; THENCE, by the same N. 65°23′ E. a distance of nine hundred and fifty-two feet and one tenth (952.1′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, N. 67°27′ W. a distance of nine hundred and forty-three feet and one tenth (943.1′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the Southerly boundary of Hines Diversion Road N. 67°27′ W. a distance of one thousand three hundred and ninety-eight feet, and three tenths (1,398.3′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 38°08′ W. a distance of eighty feet and eight tenths (80.8′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, N. 47°40′ W. a distance of one hundred and fifty-nine feet and six tenths (159.6′) to its intersection with the Southerly production of the centre line of Runway 02-20 where there is an iron boundary post; THENCE, N. 47°40′ W. a distance of nine hundred and ninety-eight feet and nine tenths (998.9′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the Northwesterly boundary of Hines Road S. 53°18′ W. a distance of five hundred and sixteen feet and five tenths (516.5′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, by the same S. 57°04′ W. a distance of nine hundred and twenty-four feet and two tenths (924.2′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, by the same S. 56°26′ W. a distance of one hundred and ninety feet and six tenths (190.6′) to its intersection with the Northerly boundary of the Canadian National Railway right-of-way where there is an iron boundary post; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Southwesterly and Northwesterly direction a distance of four thousand one hundred and fifteen feet (4,115′), more or less, to the Point of Beginning, said point being at a distance of three thou-

dans une direction N., 74°41′ E., sur une distance de quatre mille trois cent soixante-six pieds et un dixième (4,366.1′) jusqu'à un point sur la ligne de rivage ouest du lac Morris; DE LÀ, en suivant la ligne de rivage ouest du lac Morris dans une direction générale sud-est jusqu'à son intersection avec une ligne parallèle à l'axe de la piste 16L-34R à une distance de mille cent pieds (1,100′) de l'axe de ladite piste où se trouve une borne en béton; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne dans une direction S., 41°51′ E., sur une distance de mille deux cent dix-huit pieds et huit dixièmes (1,218.8′) jusqu'à un point situé à l'extrémité nord-ouest du lac De Said où se trouve une borne en béton; DE LÀ, en suivant la ligne de rivage des eaux du lac De Said dans une direction générale sud-est jusqu'à son intersection avec la ligne médiane du ruisseau Smelt; DE LÀ, dans une direction N., 48°09′ E., sur une distance de deux cent cinquante-cinq pieds (255′) jusqu'à son intersection avec une ligne parallèle à l'axe de la piste 16L-34R à une distance de mille cent pieds (1,100′) de l'axe de ladite piste où se trouve une borne en béton; DE LÀ, en suivant cette dernière ligne dans une direction S., 41°51′ E., sur une distance de deux mille cinq cent soixante-dix-neuf pieds (2,579.0′) jusqu'à son intersection avec la limite nord de l'emprise du chemin de fer du Canadien national où se trouve une borne de béton; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction générale ouest sur une distance de mille deux cent quatre pieds (1,204′), plus ou moins, jusqu'à son intersection avec le prolongement sud-est de l'axe de la piste 16L-34R où se trouve une borne en béton; DE LÀ, en suivant la même limite dans une direction générale nord-ouest sur une distance de trois mille sept cents pieds (3,700′), plus ou moins, jusqu'à son intersection avec le prolongement sud-est de l'axe de la piste 16R-34L où se trouve une borne en béton; DE LÀ, en suivant la même limite dans une direction N., 65°23′ E., sur une distance de neuf cent cinquante-deux pieds et un dixième (952.1′) jusqu'à un point où se trouve une borne en béton; DE LÀ, dans une direction N., 67°27′ O., sur une distance de neuf cent quarante-trois pieds et un dixième (943.1′) jusqu'à un point où se trouve une borne en béton; DE LÀ, en suivant la limite sud de Hines Diversion Road dans une direction N., 67°27′ O., sur une distance de mille trois cent quatre-vingt-dix-huit pieds et trois dixièmes (1,398.3′) jusqu'à un point où se trouve une borne en béton; DE LÀ, dans une direction S., 38°08′ O., sur une distance de quatre-vingt pieds et huit dixièmes (80.8′) jusqu'à un point où se trouve une borne en béton; DE LÀ, dans une direction N., 47°40′ O., sur une distance de cent cinquante-neuf pieds et six dixièmes (159.6′) jusqu'à son intersection avec le prolongement sud de l'axe de la piste 02-20 où se trouve une borne de fer; DE LÀ, dans une direction N., 47°40′ O., sur une distance de neuf cent quatre-vingt-dix-huit pieds et neuf dixièmes (998.9′) jusqu'à un point où se trouve une borne en béton; DE LÀ, en suivant la limite nord-ouest du chemin Hines dans une direction S., 53°18′ O., sur une distance de cinq cent seize pieds et cinq dixièmes (516.5′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, en suivant la même limite dans une direction S., 57°04′ O., sur une distance de neuf cent vingt-quatre pieds et deux dixièmes (924.2′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, en suivant la même limite dans une direction S., 56°26′ O., sur une distance de cent quatre-vingt-dix pieds et six

sand eight hundred and seventy-five feet and seven tenths (3,875.7′) measured along a straight line on a bearing N. 57°56′ W. from the last mentioned boundary.

THE WHOLE as shown within coloured lines on plan No. M-3050 (A & B) dated at Montreal, August 4, 1965 of record in the Department of Transport at Ottawa.

dixièmes (190.6′) jusqu'à son intersection avec la limite nord de l'emprise du chemin de fer du Canadien national où se trouve une borne de fer; DE LÀ, en suivant cette dernière limite dans une direction générale sud-ouest et nord-ouest sur une distance de quatre mille cent quinze pieds (4,115′), plus ou moins, jusqu'au point de départ, qui est situé à une distance de trois mille huit cent soixante-quinze pieds et sept dixièmes (3,875.7′), mesurée le long d'une ligne droite ayant un azimut N., 57°56′ O., de la limite en dernier lieu mentionnée.

LE TOUT étant indiqué entre des lignes de couleur sur le plan portant le numéro M-3050 (A & B), et daté à Montréal le 4 août 1965 et conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 79

AERONAUTICS ACT

Cartierville Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT CARTIERVILLE AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Cartierville Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. (1) In these Regulations,

"airport" means Cartierville Aïrport in the Province of Quebec; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane centering on and located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, 700 feet in width, including the runway, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

(2) Notwithstanding the definition "horizontal surface" in subsection (1), for the purposes of

(*a*) that part of lot 365 to which these Regulations apply, lot 365-1 and that part of lot 367, West of the Canadian National Railway right-of-way, to which these Regulations apply, and

(*b*) lots 369-2, 370-6, 367-110 and 2660,

which lie in the parish of St. Laurent, "horizontal surface" means an imaginary horizontal plane centering on and located 196 feet above the assigned elevation of the airport reference point.

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 104 feet above sea level.

CHAPITRE 79

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Cartierville

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE CARTIERVILLE

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Cartierville.*

Interprétation

2. (1) Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Cartierville, dans la province de Québec; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, ayant 700 pieds de largeur, piste comprise, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire centré sur le point de repère de l'aéroport et situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée de ce point. (*horizontal surface*)

(2) Nonobstant le définition de «surface horizontale» au paragraphe (1), aux fins

a) de la portion du lot 365, à laquelle s'applique le présent règlement, du lot 365-1 et de la portion du lot 367 à l'ouest de l'emprise du chemin de fer du Canadien national, à laquelle s'applique le présent règlement, et

b) des lots 369-2, 370-6, 367-110 et 2660,

situés dans la paroisse de Saint-Laurent, «surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire dont le centre se situe à 196 pieds au-dessus de l'élévation désignée du point du repère de l'aéroport.

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 104 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows:

BEGINNING at the intersection of the high water mark on the South shore of Rivière des Prairies with the boundary line between the City of St-Laurent and the Village of Saraguay; THENCE, following the said boundary line in a Southeasterly direction to its intersection with the boundary of the City of Montreal; THENCE, following the boundary line between the City of St-Laurent and the City of Montreal in a general Northeasterly direction to its intersection with the lot line between lots 36 and 37, Parish of St-Laurent (City of St-Laurent); THENCE, following the lot line between lots 36 and 37 and its production in a Southeasterly direction to its intersection with the Southeasterly boundary of lot 241-306; THENCE, following the said Southeasterly boundary of lot 241-306 to its intersection with lot 242-1031; THENCE, following the lot line between lots 241-306 and 242-1031 and the Northwesterly boundary of lot 242-1014 in a Northeasterly direction to its intersection with the Southwesterly boundary of lot 242-441A; THENCE, following the Southwesterly boundary of lots 242-441A to 242-564A in a Southeasterly direction to the Southeasterly corner of lot 242-564A; THENCE, following the Southeasterly boundary of lots 242-564A and 242-564B and their production in a Northeasterly direction to its intersection with the Southwesterly boundary of lot 242-547; THENCE, following the Southwesterly boundary of lots 242-547 and 242-63 in a Southeasterly direction to its intersection with the production in a Southwesterly direction of the Southeasterly boundary of lot 242-968-6; THENCE, following the said Southeasterly boundary of lot 242-968-6 and the same boundary of lot 251-99-34 in a Northeasterly direction to its intersection with the lot line between lots 251-99 and 251-99-2; THENCE, following the Southwesterly boundary of lot 251-99 and its production in a Southeasterly direction to its intersection with the Southeasterly boundary of lot 251-99-36; THENCE, following the said Southeasterly boundary of lot 251-99-36 in a Northeasterly direction to its intersection with the Southwesterly corner of lot 251-99-232; THENCE, following the said Southwesterly boundary of lot 251-99-232 and its production in a Southeasterly direction to its intersection with the Southwesterly production of the Southeasterly boundary of lot 252-145; THENCE, following the said Southeasterly boundary of lot 252-145 and its production in a Northeasterly direction to its intersection with the South-

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, définis plus en détail à la partie II de l'annexe.

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir:

a) une surface horizontale dont les limites extérieures peuvent être définies de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'intersection de la marque des hautes eaux sur la rive sud de la rivière des Prairies avec la ligne de démarcation entre la cité de Saint-Laurent et le village de Saraguay; DE LÀ, en suivant ladite ligne, en direction sud-est, jusqu'à son intersection avec la limite de la cité de Montréal; DE LÀ, en suivant la ligne de démarcation entre la cité de Saint-Laurent et la cité de Montréal, en direction générale nord-est, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 36 et 37, paroisse de Saint-Laurent (cité de Saint-Laurent); DE LÀ, en suivant la ligne de démarcation entre les lots 36 et 37 et son prolongement en direction sud-est jusqu'à son intersection avec la limite sud-est du lot 241-306; DE LÀ, en suivant ladite limite sud-est du lot 241-306 jusqu'à son intersection avec le lot 242-1031; DE LÀ, en suivant la ligne de démarcation entre les lots 241-306 et 242-1031 et la limite nord-ouest du lot 242-1014, en direction nord-est, jusqu'à son intersection avec la limite sud-ouest du lot 242-441A; DE LÀ, en suivant la limite sud-ouest des lots 242-441A à 242-564A, en direction sud-est, jusqu'à l'angle sud-est du lot 242-564A; DE LÀ, en suivant la limite sud-est des lots 242-564A et 242-564B et son prolongement en direction nord-est jusqu'à son intersection avec la limite sud-ouest du lot 242-547; DE LÀ, en suivant la limite sud-ouest des lots 242-547 et 242-63, en direction sud-est, jusqu'à son intersection avec le prolongement en direction sud-ouest de la limite sud-est du lot 242-968-6; DE LÀ, en suivant ladite limite sud-est du lot 242-968-6 et la même limite du lot 251-99-34, en direction nord-est, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 251-99 et 251-99-2; DE LÀ, en suivant la limite sud-ouest du lot 251-99 et son prolongement en direction sud-est jusqu'à son intersection avec la limite sud-est du lot 251-99-36; DE LÀ, en suivant ladite limite sud-est du lot 251-99-36, en direction nord-est, jusqu'à son intersection avec l'angle sud-ouest du lot 251-99-232; DE LÀ, en suivant ladite limite sud-ouest du lot 251-99-232 et son prolongement en direction sud-est jusqu'à son intersection avec le prolongement sud-ouest de la limite sud-est du lot 252-145; DE LÀ, en suivant ladite limite sud-est du lot 252-145 et son prolongement en direction nord-est jusqu'à son intersection avec la limite sud-ouest du lot 254-353; DE LÀ, en suivant ladite limite sud-ouest du lot 254-353, en direction sud-est, jusqu'à l'angle nord-est du lot 254-338; DE

westerly boundary of lot 254-353; THENCE, following the said Southwesterly boundary of lot 254-353 in a Southeasterly direction to the Northeasterly corner of lot 254-338; THENCE, following the Southeasterly boundary of lots 254-353, 254-354, 254-355 and 254-209 in a Northeasterly direction to its intersection with the Southwesterly boundary of lot 254-230; THENCE, following the said Southwesterly boundary of lot 254-230 and its production in a general Southeasterly direction to its intersection with the Southeasterly boundary of Côte-Vertu Road; THENCE, following the said Southeasterly boundary of Côte-Vertu Road in a Northeasterly direction to its intersection with the lot line between lots 365 and 364; THENCE, following the lot line between lots 365 and 364 and also the lot line between lots 367 and 366 in a Southeasterly direction to its intersection with the boundary line between the City of St-Laurent and the Town of Mount Royal; THENCE, following the said boundary line between the City of St-Laurent and the Town of Mount Royal in a general Southwesterly direction to its intersection with the Northeasterly boundary of the Municipality of the Parish of Notre-Dame-de-Liesse; THENCE, following the boundary line between the City of St-Laurent and the Municipality of the Parish of Notre-Dame-de-Liesse in a Northwesterly direction to its intersection with the Northwesterly boundary of Cote-de-Liesse Road; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Southwesterly direction to its intersection with the lot line between lots 492 and 493; THENCE, following the last mentioned lot line in a Northwesterly direction to a line parallel with the centre line of Runway 06R-24L (Montreal International Airport) running N. 42°40′ E. and one thousand five hundred and three feet (1,503′) therefrom measured in a Southeasterly direction; THENCE, N. 42°40′ E. following the last mentioned line to its intersection with a line running N. 47°20′ W. at six thousand four hundred and fifty feet (6,450′) measured in a Northeasterly direction from the end of the strip of the aforementioned runway; THENCE, following the last described line, N. 47°20′ W. a distance of three thousand and six feet (3,006′) to a point; THENCE, N. 34°41′ 50″ E. to a point on the lot line between lots 490 and 491; THENCE, in a Northwesterly direction following the last mentioned lot line and its production to a point on the Northwesterly boundary of Côte-Vertu Road; THENCE, following the last mentioned boundary in a Southwesterly direction to its intersection with the lot line between lots 210-642 and 210-479; THENCE, in a Northwesterly direction following the last mentioned lot line to the Northwesterly corner of lot 210-479; THENCE, in a Northeasterly direction to a point being the Southeasterly corner of lot 209; THENCE, following the lot line between lots 209 and 210 in a Northwesterly direction to a point on the Southeasterly boundary of the transitional surface; THENCE, following the said Southeasterly boundary of the transitional surface S. 87°54′ 26″ W. to its intersection with the Southeasterly boundary of Bois-Franc Road; THENCE, following the said Southeasterly boundary of Bois-Franc Road in a general Southwesterly direction to its intersection with the Southeasterly production of the lot line between lots 123 and 124; THENCE, following the last mentioned lot line in a Northwesterly direction to its intersection with the parish line

LÀ, en suivant la limite sud-est des lots 254-353, 254-354, 254-355 et 254-209, en direction nord-est, jusqu'à son intersection avec la limite sud-ouest du lot 254-230; DE LÀ, en suivant ladite limite sud-ouest du lot 254-230 et son prolongement en direction générale sud-est jusqu'à son intersection avec la limite sud-est du chemin de la Côte-Vertu; DE LÀ, en suivant ladite limite sud-est du chemin de la Côte-Vertu, en direction nord-est, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 365 et 364; DE LÀ, en suivant la ligne de démarcation entre les lots 365 et 364 et aussi la ligne de démarcation entre les lots 367 et 366, en direction sud-est, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre la cité de Saint-Laurent et Ville-Mont-Royal; DE LÀ, en suivant ladite ligne entre la cité de Saint-Laurent et Ville-Mont-Royal, en direction générale sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la limite nord-est de la municipalité de la paroisse de Notre-Dame-de-Liesse; DE LÀ, en suivant la ligne de démarcation entre la cité de Saint-Laurent et la municipalité de la paroisse de Notre-Dame-de-Liesse, en direction nord-ouest, jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest du chemin de la Côte-de-Liesse; DE LÀ, en suivant la limite mentionnée en dernier lieu, en direction générale sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 492 et 493; DE LÀ, en suivant la ligne de lots mentionnée en dernier lieu, en direction nord-ouest, jusqu'à une ligne parallèle à l'axe de la piste 06R-24L (Aéroport international de Montréal) orientée N. 42°40′ E., et à mille cinq cent trois pieds (1,503′) au sud-est de cet axe; DE LÀ, N. 42°40′ E. en suivant la ligne mentionnée en dernier lieu jusqu'à son intersection avec une ligne orientée N. 47°20′ O., à six mille quatre cent cinquante pieds (6,450′) au nord-est de l'extrémité de la bande de la piste susmentionnée; DE LÀ, en suivant la ligne décrite en dernier lieu, N. 47°20′ O. sur une distance de trois mille six pieds (3,006′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 34°41′ 50″ E. jusqu'à un point de la ligne de démarcation entre les lots 490 et 491; DE LÀ, en direction nord-ouest, en suivant la ligne de lots mentionnée en dernier lieu et son prolongement jusqu'à un point de la limite nord-ouest du chemin de la Côte-Vertu; DE LÀ, en suivant la limite mentionnée en dernier lieu, en direction sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 210-642 et 210-479; DE LÀ, en direction nord-ouest, en suivant la ligne de lots mentionnée en dernier lieu jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 210-479; DE LÀ, en direction nord-est, jusqu'à un point à l'angle sud-est du lot 209; DE LÀ, en suivant la ligne de démarcation entre les lots 209 et 210, en direction nord-ouest, jusqu'à un point de la limite sud-est de la surface de transition; DE LÀ, en suivant ladite limite sud-est de la surface de transition, S. 87°54′ 26″ O. jusqu'à son intersection avec la limite sud-est du chemin du Bois-Franc; DE LÀ, en suivant ladite limite sud-est du chemin du Bois-Franc, en direction générale sud-ouest, jusqu'à son intersection avec le prolongement sud-est de la ligne de démarcation entre les lots 123 et 124; DE LÀ, en suivant la ligne de lots mentionnée en dernier lieu, en direction nord-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre la paroisse de Sainte-Geneviève et la paroisse de Saint-Laurent; DE LÀ, en direction générale ouest, en suivant ladite ligne de paroisses entre la paroisse de Sainte-Geneviève et la paroisse de Saint-Laurent jusqu'à

between the Parish of Ste-Geneviève and the Parish of St-Laurent; THENCE, in a general Westerly direction following the said parish line between the Parish of Ste-Geneviève and the Parish of St-Laurent to the Southerly corner of lot 20, Parish of Ste-Geneviève; THENCE, following the Southwesterly boundary of lot 20 in a Northwesterly direction to its intersection with the Southerly boundary of the Canadian National Railway right-of-way; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Easterly direction to its intersection with the lot line between lots 16 and 17; THENCE following the lot line between lots 17 and 20 in a Northwesterly direction to its intersection with the Southeasterly boundary of Gouin Boulevard; THENCE, following the said Southeasterly boundary of Gouin Boulevard in a general Northeasterly direction to its intersection with the Southeasterly production of the lot line between lots 13 and 14; THENCE, following the last mentioned lot line in a Northwesterly direction to its intersection with the high water mark of Rivière des Prairies; THENCE, following the said high water mark of Rivière des Prairies in a general Northeasterly direction to the Point of Beginning,

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 10-28 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are three hundred and fifty (350) feet on each side of the centre line of the strip, said centre line being parallel to and one hundred (100) feet distant from the Northwesterly edge of the existing one hundred and fifty (150) foot wide runway, and three hundred and fifty (350) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being two hundred (200) feet above the elevations at the strip ends, and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the strip ends; the threshold point has been established nine hundred and fifty (950) feet from the 28 end of the runway, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces,

as shown on plan No. M-2460 dated January 25, 1963, of record in the Department of Transport at Ottawa.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Premising that the bearings hereinafter mentioned are astronomical and are referred to the centre line of strip 10-28, Cartierville Airport, Province of Quebec, as South eighty-six degrees forty-nine minutes West (S.86°49′W.)

BEGINNING at the threshold point being distant nine hundred and fifty feet (950′) Southwesterly along the centre line of strip 10-28 from the Northeasterly end thereof; THENCE, continuing along the said centre line, South eighty-six degrees forty-nine minutes West (S.86°49′W.) a distance of three

l'angle sud du lot 20, paroisse de Sainte-Geneviève; DE LÀ, en suivant la limite sud-ouest du lot 20, en direction nord-ouest, jusqu'à son intersection avec la limite sud de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada; DE LÀ, en suivant la limite mentionnée en dernier lieu, en direction générale est, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 16 et 17; DE LÀ, en suivant la ligne de démarcation entre les lots 17 et 20, en direction nord-ouest, jusqu'à son intersection avec la limite sud-est du boulevard Gouin; DE LÀ, en suivant ladite limite sud-est du boulevard Gouin, en direction générale nord-est, jusqu'à son intersection avec le prolongement sud-est de la ligne de démarcation entre les lots 13 et 14; DE LÀ, en suivant la ligne de lots mentionnée en dernier lieu, en direction nord-ouest jusqu'à son intersection avec la marque des hautes eaux de la rivière des Prairies; DE LÀ, en suivant ladite marque des hautes eaux de la rivière des Prairies, en direction générale nord-est jusqu'au point de départ,

b) les surfaces d'approche aboutissant à chaque extrémité de la bande désignée par les chiffres 10-28 et s'étendant à l'extérieur de cette bande, les dimensions des surfaces d'approche étant de trois cent cinquante (350) pieds de chaque côté de l'axe de la bande, ledit axe étant parallèle à la limite nord-ouest de la piste existante de cent cinquante (150) pieds de largeur et à une distance de cent (100) pieds de ladite limite nord-ouest de la piste, et de trois cent cinquante (350) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude aux extrémités de la bande et à dix mille (10,000) pieds horizontalement desdites extrémités de la bande; le seuil a été établi à neuf cent cinquante (950) pieds de l'extrémité 28 de la piste, et

c) les diverses surfaces de transition, chacune s'élevant obliquement à raison de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurées horizontalement à partir des limites latérales extérieures des bandes et des surfaces qui y aboutissent.

telles qu'indiquées sur le Plan nº M-2460, en date du 25 janvier 1963, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Posant en principe que les relèvements mentionnés ci-après sont astronomiques et se rapportent à l'axe de la bande 10-28 de l'aéroport de Cartierville, province de Québec, soit sud quatre-vingt-six degrés quarante-neuf minutes ouest (S. 86°49′ O.).

COMMENÇANT au seuil qui est à une distance de neuf cent cinquante pieds (950′), en direction sud-ouest, en suivant l'axe de la bande 10-28, de l'extrémité nord-est de cette bande; DE LÀ, en suivant ledit axe, sud quatre-vingt-six degrés quarante-neuf minutes ouest (S. 86°49′ O.) sur une distance de trois

thousand feet (3,000′) to a point thereon; THENCE, North three degrees eleven minutes West (N.03°11′W.) a distance of two hundred and fifty feet (250′) to a point henceforth designated as the airport reference point, said airport reference point being also at one thousand seven hundred and eighty-three feet and eight tenths (1,783.8′) measured along a line having a bearing of North six degrees fifteen minutes twenty seconds East (N.06°15′20″E.) from an iron pin at the intersection of the Northeasterly boundary of lot 212 with the lot line between lots 213 and 214, the said Airport Reference Point having an assigned elevation of one hundred and four feet (104′) above sea level.

PART II

Description of Lands to Which These Regulations Apply

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises situate, lying and being partly in the Parish of St-Laurent and partly in the Parish of Ste-Geneviève, County of Jacques-Cartier, Province of Quebec, and being more particularly described as follows:

BEING composed of lots and/or part of lots:

PARISH OF ST-LAURENT

Lots:

37
37-1 to 37-26
38
38-1 to 38-18
41
41-1 to 41-12
41-12-1 to 41-12-6
42
42-1
42-2-1 to 42-2-3
42-3-1 to 42-3-3
42-4
42-4-1 to 42-4-4
42-5
42-5-1 to 42-5-3
42-6
42-7
42-7-1 to 42-7-41
43
43-1
44
71
71-1
72
73
73-1
73-6 to 73-19
73-21
73-23 to 73-28
73-29-1
73-29-2
73-30-1
73-30-2
73-31 to 73-37
73-39
73-40
73-40-1
73-41
73-41-1
73-41-2
73-42
73-45-1 to 73-45-12
73-46
73-65
77
77-1 to 77-5
77-11 to 77-19
77-22 to 77-25
77-26-1
77-26-2
77-27
77-28
77-30-1 to 77-30-6
77-31 to 77-39
78
78-118-1
78-118-2
78-119-1
78-119-2
78-120-1
78-120-2
78-121 to 78-126

milles pieds (3,000′) jusqu'à un point; DE LÀ, nord trois degrés onze minutes ouest (N. 03°11′ O.) sur une distance de deux cent cinquante pieds (250′) jusqu'à un point dorénavant désigné comme point de référence de l'aéroport, ledit point de référence de l'aéroport se trouvant à une distance de mille sept cent quatre-vingt-trois pieds et huit dixièmes (1,783.8′), mesurée le long d'une ligne relevée à nord six degrés quinze minutes vingt secondes est (N. 06°15′20″ E.), d'une tige de fer à l'intersection de la limite nord-est du lot 212 avec la ligne de démarcation entre les lots 213 et 214, ledit point de référence de l'aéroport ayant une altitude assignée de cent quatre pieds (104′) au-dessus du niveau de la mer.

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou étendues de terrain, immeubles compris, se touvant et étant en partie dans la paroisse de Saint-Laurent et en partie dans la paroisse de Sainte-Geneviève, comté de Jacques-Cartier, province de Québec, décrites plus particulièrement comme il suit:

Se composant des lots et (ou) de parties des lots:

PAROISSE DE ST-LAURENT

Lots:

37
37-1 à 37-26
38
38-1 à 38-18
41
41-1 à 41-12
41-12-1 à 41-12-6
42
42-1
42-2-1 à 42-2-3
42-3-1 à 42-3-3
42-4
42-4-1 à 42-4-4
42-5
42-5-1 à 42-5-3
42-6
42-7
42-7-1 à 42-7-41
43
43-1
44
71
71-1
72
73
73-1
73-6 à 73-19
73-21
73-23 à 73-28
73-29-1
73-29-2
73-30-1
73-30-2
73-31 à 73-37
73-39
73-40
73-40-1
73-41
73-41-1
73-41-2
73-42
73-45-1 à 73-45-12
73-46
73-65
77
77-1 à 77-5
77-11 à 77-19
77-22 à 77-25
77-26-1
77-26-2
77-27
77-28
77-30-1 à 77-30-6
77-31 à 77-39
78
78-118-1
78-118-2
78-119-1
78-119-2
78-120-1
78-120-2
78-121 à 78-126

PARISH OF ST-LAURENT—*Cont.*

Lots:

78-149 to 78-199
78-201
82
82-34 to 82-39
82-49 to 82-54
82-61 to 82-94
82-100 to 82-161
83
83-47
84
84-39
85
85-33
86
86-251
86-252-1
86-253 to 86-257
86-270
86-271
87
87-3 to 87-36
87-40
87-41-1 to 87-41-3
87-42 to 87-101
87-102-1
87-102-2
87-103 to 87-110
87-114 to 87-145
87-224 to 87-233
87-248
87-256
87-257
87-286
87-404 to 87-414
87-418 to 87-424
87-450
87-462
87-477
87-489
87-490
87-503
87-504
87-516
87-527 to 87-541
87-541-1
87-542
87-543
87-548
87-559
87-560
87-572
87-587 to 87-589
87-598 to 87-604
87-608 to 87-675
87-682 to 87-712
87-713-1
87-713-2
87-714-1
87-714-2
87-715-1
87-715-2
87-716 to 87-769
87-784 to 87-799
88
88-1 to 88-53
88-54-1
88-54-2
88-55 to 88-208
88-215 to 88-256
88-320 to 88-325
88-329 to 88-335
89
89-1 to 89-4
93
93-1
94
95
95-1
96
96-1 to 96-86
96-91 to 96-132
97
97-1
97-2
97-4 to 97-97
98
98-1
99
99-1 to 99-3
100
100-1
100-2
100-4 to 100-6
101
102
103
103-1 to 103-20
104
104-1
105
106
107
108
109
110
110-1 to 110-3
111
112
112-1 to 112-5
113
113-1
114
114-1 to 114-10
114-10-1
114-11 to 114-27
114-27-1

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Suite*

Lots:

78-149 à 78-199
78-201
82
82-34 à 82-39
82-49 à 82-54
82-61 à 82-94
82-100 à 82-161
83
83-47
84
84-39
85
85-33
86
86-251
86-252-1
86-253 à 86-257
86-270
86-271
87
87-3 à 87-36
87-40
87-41-1 à 87-41-3
87-42 à 87-101
87-102-1
87-102-2
87-103 à 87-110
87-114 à 87-145
87-224 à 87-233
87-248
87-256
87-257
87-286
87-404 à 87-414
87-418 à 87-424
87-450
87-462
87-477
87-489
87-490
87-503
87-504
87-516
87-527 à 87-541
87-541-1
87-542
87-543
87-548
87-559
87-560
87-572
87-587 à 87-589
87-598 à 87-604
87-608 à 87-675
87-682 à 87-712
87-713-1
87-713-2
87-714-1
87-714-2
87-715-1
87-715-2
87-716 à 87-769
87-784 à 87-799
88
88-1 à 88-53
88-54-1
88-54-2
88-55 à 88-208
88-215 à 88-256
88-320 à 88-325
88-329 à 88-335
89
89-1 à 89-4
93
93-1
94
95
95-1
96
96-1 à 96-86
96-91 à 96-132
97
97-1
97-2
97-4 à 97-97
98
98-1
99
99-1 à 99-3
100
100-1
100-2
100-4 à 100-6
101
102
103
103-1 à 103-20
104
104-1
105
106
107
108
109
110
110-1 à 110-3
111
112
112-1 à 112-5
113
113-1
114
114-1 à 114-10
114-10-1
114-11 à 114-27
114-27-1

PARISH OF ST-LAURENT—*Cont.*

Lots:

115
115-1 to 115-10
116
116-1-1
116-1-2
116-2 to 116-43
117
118
119
119-1 to 119-5
120
121
122
123
123-1
123-2
207
208
209
210
210-479
210-479-1
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
220-1
221
221-1
222
222-1
223
224
225
226
226-1
226-2
226-5 to 226-37
227
228
229
229-1
229-2
230
230-1-1
230-1-2
230-2 to 230-10
230-14 to 230-101
231
231-1 to 231-6
232
232-1 to 232-4
232-4-1 to 232-4-3
232-5 to 232-9
233
233-1 to 233-6
234
234-1 to 234-7
235
236-1
236-1-1
236-2
236-3
236-3-1
236-4 to 236-8
237
237-1 to 237-4
237-4-1
237-5
237-5-1 to 237-5-8
237-6
237-6-1
237-7 to 237-19
238
239
239-6
239-7
239-8-1 to 239-8-11
239-9
239-21 to 239-55
240-1-1 to 240-1-93
240-2 to 240-23
241-1
241-1A to 241-4A
241-1-1 to 241-1-269
241-2 to 241-4
241-4-1 to 241-4-245
241-5 to 241-17
241-18-1
241-18-2
241-19 to 241-32
241-33-1
241-33-2
241-34 to 241-126
241-127-1
241-127-2
241-128-1
241-128-2
241-129
241-130-1 to 241-130-3
241-131-1
241-131-2
241-132-1
241-132-2
241-133-1
241-133-2
241-134 to 241-183
241-187 to 241-189
241-193 to 241-226
241-227-1

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Suite*

Lots:

115
115-1 à 115-10
116
116-1-1
116-1-2
116-2 à 116-43
117
118
119
119-1 à 119-5
120
121
122
123
123-1
123-2
207
208
209
210
210-479
210-479-1
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
220-1
221
221-1
222
222-1
223
224
225
226
226-1
226-2
226-5 à 226-37
227
228
229
229-1
229-2
230
230-1-1
230-1-2
230-2 à 230-10
230-14 à 230-101
231
231-1 à 231-6
232
232-1 à 232-4
232-4-1 à 232-4-3
232-5 à 232-9
233
233-1 à 233-6
234
234-1 à 234-7
235
236-1
236-1-1
236-2
236-3
236-3-1
236-4 à 236-8
237
237-1 à 237-4
237-4-1
237-5
237-5-1 à 237-5-8
237-6
237-6-1
237-7 à 237-19
238
239
239-6
239-7
239-8-1 à 239-8-11
239-9
239-21 à 239-55
240-1-1 à 240-1-93
240-2 à 240-23
241-1
241-1A à 241-4A
241-1-1 à 241-1-269
241-2 à 241-4
241-4-1 à 241-4-245
241-5 à 241-17
241-18-1
241-18-2
241-19 à 241-32
241-33-1
241-33-2
241-34 à 241-126
241-127-1
241-127-2
241-128-1
241-128-2
241-129
241-130-1 à 241-130-3
241-131-1
241-131-2
241-132-1
241-132-2
241-133-1
241-133-2
241-134 à 241-183
241-187 à 241-189
241-193 à 241-226
241-227-1

PARISH OF ST-LAURENT—*Cont.*

Lots:

241-227-2
241-228 to 241-244
241-244-1
241-245
241-245-1
241-245-2
241-246
241-246-1
241-247
241-248
241-249-1
241-249-2
241-250-1 to 241-250-3
241-251-1
241-251-2
241-252-1
241-252-2
241-253 to 241-306
241-316 to 241-376
241-377-1 to 241-377-3
241-378-1 to 241-378-3
241-379-1 to 241-379-3
241-380 to 241-565
241-566
241-566-1
241-566-3-1 to 241-566-3-4
241-566-4-1 to 241-566-4-3
241-567 to 241-572
242
242-1 to 242-22
242-23-1
242-23-2
242-24
242-25-1
242-25-2
242-26
242-27-1
242-27-2
242-28 to 242-31
242-32-1-1
242-32-1-2
242-32-2
242-33
242-34-1
242-34-2
242-35
242-36
242-38
242-40
242-40-1
242-41 to 242-47
242-48-1
242-48-2
242-49 to 242-58
242-59-1
242-59-2
242-60
242-61-1
242-61-2
242-62 to 242-71
242-72-1
242-72-2
242-73-1
242-73-2
242-74
242-75-1
242-75-2
242-76 to 242-86
242-87-1
242-87-2
242-88
242-89-1
242-89-2-1
242-89-2-2
242-90 to 242-92
242-93-1
242-93-2
242-94
242-95-1
242-95-2
242-96 to 242-108
242-109-1
242-109-2
242-110-1
242-110-2
242-111-1
242-111-2
242-112-1
242-112-2
242-113-1
242-113-2
242-114
242-115-1
242-115-2
242-116
242-117
242-118-1
242-118-2
242-119
242-120
242-121-1
242-121-2
242-122
242-123
242-124-1
242-124-2
242-125
242-126
242-127-1
242-127-2
242-128
242-129-1
242-129-2
242-130
242-131-1
242-131-2

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Suite*

Lots:

241-227-2
241-228 à 241-244
241-244-1
241-245
241-245-1
241-245-2
241-246
241-246-1
241-247
241-248
241-249-1
241-249-2
241-250-1 à 241-250-3
241-251-1
241-251-2
241-252-1
241-252-2
241-253 à 241-306
241-316 à 241-376
241-377-1 à 241-377-3
241-378-1 à 241-378-3
241-379-1 à 241-379-3
241-380 à 241-565
241-566
241-566-1
241-566-3-1 à 241-566-3-4
241-566-4-1 à 241-566-4-3
241-567 à 241-572
242
242-1 à 242-22
242-23-1
242-23-2
242-24
242-25-1
242-25-2
242-26
242-27-1
242-27-2
242-28 à 242-31
242-32-1-1
242-32-1-2
242-32-2
242-33
242-34-1
242-34-2
242-35
242-36
242-38
242-40
242-40-1
242-41 à 242-47
242-48-1
242-48-2
242-49 à 242-58
242-59-1
242-59-2
242-60
242-61-1
242-61-2
242-62 à 242-71
242-72-1
242-72-2
242-73-1
242-73-2
242-74
242-75-1
242-75-2
242-76 à 242-86
242-87-1
242-87-2
242-88
242-89-1
242-89-2-1
242-89-2-2
242-90 à 242-92
242-93-1
242-93-2
242-94
242-95-1
242-95-2
242-96 à 242-108
242-109-1
242-109-2
242-110-1
242-110-2
242-111-1
242-111-2
242-112-1
242-112-2
242-113-1
242-113-2
242-114
242-115-1
242-115-2
242-116
242-117
242-118-1
242-118-2
242-119
242-120
242-121-1
242-121-2
242-122
242-123
242-124-1
242-124-2
242-125
242-126
242-127-1
242-127-2
242-128
242-129-1
242-129-2
242-130
242-131-1
242-131-2

PARISH OF ST-LAURENT—*Cont.*

Lots:

242-132
242-133-1
242-133-2
242-134
242-135-1
242-135-2
242-136 to 242-138
242-139-1
242-139-2
242-140 to 242-176
242-177-1
242-177-2
242-178 to 242-186
242-187-1
242-187-2
242-188 to 242-191
242-192-1
242-192-2
242-193 to 242-196
242-197-1
242-197-1-1
242-197-1-2
242-197-2
242-198-1
242-198-2
242-199-1
242-199-2
242-200-1
242-200-2
242-220
242-220-1
242-220-2
242-221 to 242-223
242-660 to 242-669
242-676B-1
242-676B-2
242-676C-1
242-676C-2
242-676D-1
242-676D-2
242-676D-1-1
242-676D-1-2
242-677B
242-677C-1
242-677C-2
242-678B-1 to 242-678B-3
242-565A to 242-637A
242-641A to 242-673A
242-673B
242-674A
242-674B
242-675A to 242-783A
242-783B
242-784A
242-784B
242-785A-1
242-786A-1
242-787A to 242-808A
242-809A-1
242-809A-2
242-810A to 242-820A
242-821A-1
242-821A-2
242-822A-1
242-822A-2
242-823A to 242-842A
242-842A-1
242-843A
242-843A-1
242-844A to 242-893A
242-893B
242-894A
242-894B
242-895A to 242-966A
242-968-1 to 242-968-3
242-968-7
242-968-41 to 242-968-81
242-969 to 242-971
242-972-1
242-972-2
242-973
242-974-1
242-974-2
242-975
242-976-1
242-976-2
242-977-1
242-977-2
242-978 to 242-981
242-1014 to 242-1099
242-1100-1 to 242-1100-3
242-1101 to 242-1139
242-1139-1 to 242-1139-3
242-1152-1
242-1152-1-1 to 242-1152-1-3
242-1152-2
242-1152-3
242-1152-3-1
242-1152-3-2
242-1152-4 to 242-1152-75
242-1152-76-1
242-1152-76-2
242-1152-77 to 242-1152-80
242-1153
242-1154-1-1 to 242-1154-1-3
242-1154-2
242-1154-3
242-1154-4-1
242-1154-4-2
242-1154-5 to 242-1154-16
242-1154-17-1
242-1154-17-2
242-1154-18
242-1154-19-1
242-1154-19-2
242-1154-20

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Suite*

Lots:

242-132
242-133-1
242-133-2
242-134
242-135-1
242-135-2
242-136 à 242-138
242-139-1
242-139-2
242-140 à 242-176
242-177-1
242-177-2
242-178 à 242-186
242-187-1
242-187-2
242-188 à 242-191
242-192-1
242-192-2
242-193 à 242-196
242-197-1
242-197-1-1
242-197-1-2
242-197-2
242-198-1
242-198-2
242-199-1
242-199-2
242-200-1
242-200-2
242-220
242-220-1
242-220-2
242-221 à 242-223
242-660 à 242-669
242-676B-1
242-676B-2
242-676C-1
242-676C-2
242-676D-1
242-676D-2
242-676D-1-1
242-676D-1-2
242-677B
242-677C-1
242-677C-2
242-678B-1 à 242-678B-3
242-565A à 242-637A
242-641A à 242-673A
242-673B
242-674A
242-674B
242-675A à 242-783A
242-783B
242-784A
242-784B
242-785A-1
242-786A-1
242-787A à 242-808A
242-809A-1
242-809A-2
242-810A à 242-820A
242-821A-1
242-821A-2
242-822A-1
242-822A-2
242-823A à 242-842A
242-842A-1
242-843A
242-843A-1
242-844A à 242-893A
242-893B
242-894A
242-894B
242-895A à 242-966A
242-968-1 à 242-968-3
242-968-7
242-968-41 à 242-968-81
242-969 à 242-971
242-972-1
242-972-2
242-973
242-974-1
242-974-2
242-975
242-976-1
242-976-2
242-977-1
242-977-2
242-978 à 242-981
242-1014 à 242-1099
242-1100-1 à 242-1100-3
242-1101 à 242-1139
242-1139-1 à 242-1139-3
242-1152-1
242-1152-1-1 à 242-1152-1-3
242-1152-2
242-1152-3
242-1152-3-1
242-1152-3-2
242-1152-4 à 242-1152-75
242-1152-76-1
242-1152-76-2
242-1152-77 à 242-1152-80
242-1153
242-1154-1-1 à 242-1154-1-3
242-1154-2
242-1154-3
242-1154-4-1
242-1154-4-2
242-1154-5 à 242-1154-16
242-1154-17-1
242-1154-17-2
242-1154-18
242-1154-19-1
242-1154-19-2
242-1154-20

PARISH OF ST-LAURENT—*Cont.*

Lots:

242-1154-21
242-1154-22-1 to 242-1154-22-3
242-1154-23
242-1154-24
242-1154-25-1
242-1154-25-2
242-1155-1 to 242-1155-4
242-1206 to 242-1208
242-1394 to 242-1405
243-1 to 243-3
244
245
246-1 to 246-4
247
248-1 to 248-3
249
250
251-1-1 to 251-1-6
251-2-1 to 251-2-6
251-3-1 to 251-3-4
251-4-1 to 251-4-8
251-95
251-96-1
251-96-2
251-97-1
251-97-2
251-98
251-99-1
251-99-2
251-99-36
251-99-124 to 251-99-164
251-99-176-1
251-99-176-2
251-99-177-1
251-99-177-2
251-99-178
251-99-179-1 to 251-99-179-3
251-99-180-1 to 251-99-180-3
251-99-181-1
251-99-181-2
251-99-182-1
251-99-182-2
251-99-183-1
251-99-183-2
251-99-184-1
251-99-184-2
251-99-185-1
251-99-185-2
251-99-186
251-99-187
251-99-188-1
251-99-188-2
251-99-189-1
251-99-189-2
251-99-190-1
251-99-190-2
251-99-191-1 to 251-99-191-3
251-99-192-1 to 251-99-192-4
251-99-193 to 251-99-199
251-99-199-1 to 251-99-199-6
251-99-206 to 251-99-231
251-99-233 to 251-99-239
251-99-258
251-99-259
251-99-260-1
251-99-260-2
251-99-261-1
251-99-261-2
251-99-262 to 251-99-272
252
252-111 to 252-118
252-119-1
252-119-2
252-120-1 to 252-120-3
252-121-1
252-121-2
252-122-1
252-122-2
252-123-1
252-123-2
252-123-4
252-124-2 to 252-124-4
252-125-1
252-126-1
252-126-3
252-127-1 to 252-127-7
252-128-1 to 252-128-4
252-129-1 to 252-129-5
252-130-1 to 252-130-5
252-131-1 to 252-131-7
252-132-1 to 252-132-3
252-133-1
252-133-2
252-134-1 to 252-134-4
252-135-1 to 252-135-4
252-136-1
252-136-2
252-137-1
252-137-2
252-138-1 to 252-138-3
252-139-1
252-139-2
252-140-1 to 252-140-4
252-141-1 to 252-141-3
252-142
252-143-1 to 252-143-3
252-144-1 to 252-144-4
252-166 to 252-183
254
254-210 to 254-219
254-220-1
254-220-2
254-221
254-222-1
254-222-2
254-222-2-1

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Suite*

Lots:

242-1154-21
242-1154-22-1 à 242-1154-22-3
242-1154-23
242-1154-24
242-1154-25-1
242-1154-25-2
242-1155-1 à 242-1155-4
242-1206 à 242-1208
242-1394 à 242-1405
243-1 à 243-3
244
245
246-1 à 246-4
247
248-1 à 248-3
249
250
251-1-1 à 251-1-6
251-2-1 à 251-2-6
251-3-1 à 251-3-4
251-4-1 à 251-4-8
251-95
251-96-1
251-96-2
251-97-1
251-97-2
251-98
251-99-1
251-99-2
251-99-36
251-99-124 à 251-99-164
251-99-176-1
251-99-176-2
251-99-177-1
251-99-177-2
251-99-178
251-99-179-1 à 251-99-179-3
251-99-180-1 à 251-99-180-3
251-99-181-1
251-99-181-2
251-99-182-1
251-99-182-2
251-99-183-1
251-99-183-2
251-99-184-1
251-99-184-2
251-99-185-1
251-99-185-2
251-99-186
251-99-187
251-99-188-1
251-99-188-2
251-99-189-1
251-99-189-2
251-99-190-1
251-99-190-2
251-99-191-1 à 251-99-191-3
251-99-192-1 à 251-99-192-4
251-99-193 à 251-99-199
251-99-199-1 à 251-99-199-6
251-99-206 à 251-99-231
251-99-233 à 251-99-239
251-99-258
251-99-259
251-99-260-1
251-99-260-2
251-99-261-1
251-99-261-2
251-99-262 à 251-99-272
252
252-111 à 252-118
252-119-1
252-119-2
252-120-1 à 252-120-3
252-121-1
252-121-2
252-122-1
252-122-2
252-123-1
252-123-2
252-123-4
252-124-2 à 252-124-4
252-125-1
252-126-1
252-126-3
252-127-1 à 252-127-7
252-128-1 à 252-128-4
252-129-1 à 252-129-5
252-130-1 à 252-130-5
252-131-1 à 252-131-7
252-132-1 à 252-132-3
252-133-1
252-133-2
252-134-1 à 252-134-4
252-135-1 à 252-135-4
252-136-1
252-136-2
252-137-1
252-137-2
252-138-1 à 252-138-3
252-139-1
252-139-2
252-140-1 à 252-140-4
252-141-1 à 252-141-3
252-142
252-143-1 à 252-143-3
252-144-1 à 252-144-4
252-166 à 252-183
254
254-210 à 254-219
254-220-1
254-220-2
254-221
254-222-1
254-222-2
254-222-2-1

PARISH OF ST-LAURENT—*Cont.*

Lots:

254-222-2-2
254-223 to 254-229
254-254
254-389 to 254-396
365
367
367-1 to 367-109
368
368-1 to 368-27
368-28-1
368-28-2
368-29
368-30-1
368-30-2
368-31 to 368-46
368-47-1
368-47-2
368-48-1
368-48-2
368-49 to 368-66
368-67-1-1 to 368-67-1-8
368-67-2
368-67-2-1
368-68 to 368-78
369
369-1
370
370-1 to 370-3
371
372
373
373-1
373-2-1 to 373-2-3
373-3 to 373-10
374
374-1
374-4-1
374-4-2
374-5 to 374-20
374-23 to 374-63
374-64-2
374-65 to 374-72
375
375-1 to 375-5
375-15 to 375-90
375-93 to 375-130
375-132 to 375-145
376 to 380
380-1 to 380-3
381-1
381-2
382
383
384-1
384-2
385-1
385-2
386-1
386-2
387-1
387-2
388-1 to 388-3
389-1
389A
389B
389C
390-1-1
390-1-2
390-2-1
390-2-2
391-1
391-2
392
392A
393-1 to 393-4
394
394-1
395
395-1
395-2
396
396-1
397
397-1
397-2
398
399
399-1
400
400-1
401
401-1 to 401-3
402
402-1
402-2
403
404
404-1 to 404-6
405
406
406-2 to 406-101
407
407-1 to 407-5
408
408-1
409
409-1 to 409-47
409-48-1 to 409-48-3
409-49 to 409-75
409-75A
409-76 to 409-79
409-79A
409-80
409-81
409-81A
409-82 to 409-88

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Suite*

Lots:

254-222-2-2
254-223 à 254-229
254-254
254-389 à 254-396
365
367
367-1 à 367-109
368
368-1 à 368-27
368-28-1
368-28-2
368-29
368-30-1
368-30-2
368-31 à 368-46
368-47-1
368-47-2
368-48-1
368-48-2
368-49 à 368-66
368-67-1-1 à 368-67-1-8
368-67-2
368-67-2-1
368-68 à 368-78
369
369-1
370
370-1 à 370-3
371
372
373
373-1
373-2-1 à 373-2-3
373-3 à 373-10
374
374-1
374-4-1
374-4-2
374-5 à 374-20
374-23 à 374-63
374-64-2
374-65 à 374-72
375
375-1 à 375-5
375-15 à 375-90
375-93 à 375-130
375-132 à 375-145
376 à 380
380-1 à 380-3
381-1
381-2
382
383
384-1
384-2
385-1
385-2
386-1
386-2
387-1
387-2
388-1 à 388-3
389-1
389A
389B
389C
390-1-1
390-1-2
390-2-1
390-2-2
391-1
391-2
392
392A
393-1 à 393-4
394
394-1
395
395-1
395-2
396
396-1
397
397-1
397-2
398
399
399-1
400
400-1
401
401-1 à 401-3
402
402-1
402-2
403
404
404-1 à 404-6
405
406
406-2 à 406-101
407
407-1 à 407-5
408
408-1
409
409-1 à 409-47
409-48-1 à 409-48-3
409-49 à 409-75
409-75A
409-76 à 409-79
409-79A
409-80
409-81
409-81A
409-82 à 409-88

PARISH OF ST-LAURENT—*Cont.*

Lots:

409-89-1
409-89-2
409-90-1
409-90-2
409-91 to 409-106
409-107-1
409-107-2
409-108 to 409-123
409-124-1
409-124-2
409-125-1
409-125-2
409-126
409-127
409-128-1 to 409-128-3
409-129
409-130-1 to 409-130-4
409-131
409-132
409-132A
409-133
409-134
409-134A
409-135
409-136-1
409-136-2
409-137
409-137A
409-138
409-139
409-139A
409-140 to 409-143
409-143A-1 to 409-143A-6
409-143B
409-144 to 409-152
409-152A
409-153
409-154
409-154A
409-155 to 409-179
409-181 to 409-205
409-206-1
409-206-2
409-207 to 409-234
409-234A
409-235 to 409-238
409-238A
409-239 to 409-286
409-291 to 409-293
409-294-1
409-294-2
409-295-1
409-295-2
409-296
409-296-1
409-297 to 409-301
409-301-1
409-302
409-302-1
409-303 to 409-334
409-335-1
409-335-2
409-336 to 409-338
409-338-1
409-339-1
409-339-2
409-340 to 409-358
410
410-1
410-2
411 to 415
415-1 to 415-7
415-7-1
415-8
415-16-1
415-16-2
415-17 to 415-35
416-1
416-2
416-3-1
416-3-2
416-4
417-1 to 417-3
418
418-1
418-2
419
419-1
419-2
420
420-1
421
422
423-1
423-2
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434-1
434-2-1 to 434-2-3
435-1
435-2
436
436-1
436-2-1
436-2-2
437
438
438-1

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Suite*

Lots:

409-89-1
409-89-2
409-90-1
409-90-2
409-91 à 409-106
409-107-1
409-107-2
409-108 à 409-123
409-124-1
409-124-2
409-125-1
409-125-2
409-126
409-127
409-128-1 à 409-128-3
409-129
409-130-1 à 409-130-4
409-131
409-132
409-132A
409-133
409-134
409-134A
409-135
409-136-1
409-136-2
409-137
409-137A
409-138
409-139
409-139A
409-140 à 409-143
409-143A-1 à 409-143A-6
409-143B
409-144 à 409-152
409-152A
409-153
409-154
409-154A
409-155 à 409-179
409-181 à 409-205
409-206-1
409-206-2
409-207 à 409-234
409-234A
409-235 à 409-238
409-238A
409-239 à 409-286
409-291 à 409-293
409-294-1
409-294-2
409-295-1
409-295-2
409-296
409-296-1
409-297 à 409-301
409-301-1
409-302
409-302-1
409-303 à 409-334
409-335-1
409-335-2
409-336 à 409-338
409-338-1
409-339-1
409-339-2
409-340 à 409-358
410
410-1
410-2
411 à 415
415-1 à 415-7
415-7-1
415-8
415-16-1
415-16-2
415-17 à 415-35
416-1
416-2
416-3-1
416-3-2
416-4
417-1 à 417-3
418
418-1
418-2
419
419-1
419-2
420
420-1
421
422
423-1
423-2
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434-1
434-2-1 à 434-2-3
435-1
435-2
436
436-1
436-2-1
436-2-2
437
438
438-1

PARISH OF ST-LAURENT—*Cont.*

Lots:

439
440-1
440-2
441
441-1
441-2-1
441-2-2
442-1
442-7 to 442-9
443-1
443-2
443-5
443-7
443-8
444
445-1
445-2
446
446-A
447
448
449
450
451-1
451-1-1
451-2
451-3
452
452-1 to 452-4
452-5-1
452-5-2
452-6 to 452-12
452-13-1
452-13-2
452-14 to 452-20
453
453-1 to 453-4
453-4-1
453-4-2
453-5
453-5-1
453-5-2
453-6 to 453-8
453-31C to 453-31E
453-32
453-35
453-35-1
453-36
453-36-1
453-37 to 453-43
453-43-1
453-47-1
453-47-2
453-48 to 453-50
453-57-B to 453-57-E
453-58
453-59
453-60
453-61-1 to 453-61-3
453-62
453-62A
453-63
453-63A
453-64
453-64A
453-65 to 453-91
454-1 to 454-4
454-10 to 454-60
454-65 to 454-132
454-132-1
454-133 to 454-160
454-160-1 to 454-160-3
454-161
454-161-1 to 454-161-8
454-162
454-162-1 to 454-162-3
454-163 to 454-195
454-197 to 454-202
454-204 to 454-207
454-216 to 454-267
455A
455B
455-1
455-2
456
457
458A
458-1
459 to 464
465-1 to 465-16
465-17-1
465-17-2
465-18
465-19-1
465-19-2
465-20 to 465-25
465-26-1
465-26-2
465-27 to 465-52
465-52-1 to 465-52-3
465-52-4-1
465-52-4-2
465-52-5
465-52-6
465-52-7-1 to 465-52-7-3
465-52-8
465-52-9-1
465-52-9-2
465-52-10-1
465-52-10-2
465-53
465-54-1
465-54-2
465-55-1
465-55-2
465-56-1

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Suite*

Lots:

439
440-1
440-2
441
441-1
441-2-1
441-2-2
442-1
442-7 à 442-9
443-1
443-2
443-5
443-7
443-8
444
445-1
445-2
446
446-A
447
448
449
450
451-1
451-1-1
451-2
451-3
452
452-1 à 452-4
452-5-1
452-5-2
452-6 à 452-12
452-13-1
452-13-2
452-14 à 452-20
453
453-1 à 453-4
453-4-1
453-4-2
453-5
453-5-1
453-5-2
453-6 à 453-8
453-31C à 453-31E
453-32
453-35
453-35-1
453-36
453-36-1
453-37 à 453-43
453-43-1
453-47-1
453-47-2
453-48 à 453-50
453-57-B à 453-57-E
453-58
453-59
453-60
453-61-1 à 453-61-3
453-62
453-62A
453-63
453-63A
453-64
453-64A
453-65 à 453-91
454-1 à 454-4
454-10 à 454-60
454-65 à 454-132
454-132-1
454-133 à 454-160
454-160-1 à 454-160-3
454-161
454-161-1 à 454-161-8
454-162
454-162-1 à 454-162-3
454-163 à 454-195
454-197 à 454-202
454-204 à 454-207
454-216 à 454-267
455A
455B
455-1
455-2
456
457
458A
458-1
459 à 464
465-1 à 465-16
465-17-1
465-17-2
465-18
465-19-1
465-19-2
465-20 à 465-25
465-26-1
465-26-2
465-27 à 465-52
465-52-1 à 465-52-3
465-52-4-1
465-52-4-2
465-52-5
465-52-6
465-52-7-1 à 465-52-7-3
465-52-8
465-52-9-1
465-52-9-2
465-52-10-1
465-52-10-2
465-53
465-54-1
465-54-2
465-55-1
465-55-2
465-56-1

PARISH OF ST-LAURENT—*Cont.*

Lots:

465-56-2
465-57-1
465-57-2
465-58-1
465-58-2
465-59-1
465-59-2
465-60-1
465-60-2
465-61-1
465-61-2
465-62 to 465-80
465-81-1
465-81-2
465-82-1
465-82-2
465-83-1
465-83-2
465-84
465-85-1
465-85-2
465-86 to 465-100
465-100-1
465-101
465-101-1
465-102 to 465-130
465-130-1
465-130-2
465-131 to 465-137
465-138-1
465-138-2
465-139 to 465-142
465-142-1
465-143 to 465-153
465-153-1
465-154
465-155-1
465-155-2
465-156 to 465-158
465-158-1
465-159 to 465-167
465-168-1
465-168-2
465-168-3-1 to 465-168-3-3
465-168-3-3-1
465-168-3-3-2
465-168-4
465-169 to 465-183
465-184-1
465-184-2
465-185-1
465-185-2
465-186-1
465-186-2
465-187 to 465-209
465-210-1
465-210-2
465-211-1
465-211-2
465-212-1
465-212-2
465-213-1
465-213-2
465-214 to 465-231
465-236 to 465-279
465-280-1
465-280-2
465-281-1
465-281-2
465-282-1
465-282-2
465-283 to 465-312
465-316 to 465-321
465-322-1
465-322-2
465-323 to 465-348
465-349-1
465-349-2
465-350-1
465-350-2
465-351-1
465-351-2
465-352 to 465-360
465-364 to 465-371
465-372-1
465-372-2
465-373 to 465-481
465-482-1
465-482-2
465-483 to 465-485
465-486-1
465-486-2
465-487-1
465-487-2
465-488
465-489-1
465-489-2
465-490
465-491-1
465-491-2
465-492-1
465-492-2
465-493-1
465-493-2
465-494 to 465-503
465-510 to 465-517
465-517-1
465-518
465-519-1
465-519-2
465-520-1
465-520-2
465-521-1
465-521-2
465-522 to 465-578
465-579-1

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Suite*

Lots:

465-56-2
465-57-1
465-57-2
465-58-1
465-58-2
465-59-1
465-59-2
465-60-1
465-60-2
465-61-1
465-61-2
465-62 à 465-80
465-81-1
465-81-2
465-82-1
465-82-2
465-83-1
465-83-2
465-84
465-85-1
465-85-2
465-86 à 465-100
465-100-1
465-101
465-101-1
465-102 à 465-130
465-130-1
465-130-2
465-131 à 465-137
465-138-1
465-138-2
465-139 à 465-142
465-142-1
465-143 à 465-153
465-153-1
465-154
465-155-1
465-155-2
465-156 à 465-158
465-158-1
465-159 à 465-167
465-168-1
465-168-2
465-168-3-1 à 465-168-3-3
465-168-3-3-1
465-168-3-3-2
465-168-4
465-169 à 465-183
465-184-1
465-184-2
465-185-1
465-185-2
465-186-1
465-186-2
465-187 à 465-209
465-210-1
465-210-2
465-211-1
465-211-2
465-212-1
465-212-2
465-213-1
465-213-2
465-214 à 465-231
465-236 à 465-279
465-280-1
465-280-2
465-281-1
465-281-2
465-282-1
465-282-2
465-283 à 465-312
465-316 à 465-321
465-322-1
465-322-2
465-323 à 465-348
465-349-1
465-349-2
465-350-1
465-350-2
465-351-1
465-351-2
465-352 à 465-360
465-364 à 465-371
465-372-1
465-372-2
465-373 à 465-481
465-482-1
465-482-2
465-483 à 465-485
465-486-1
465-486-2
465-487-1
465-487-2
465-488
465-489-1
465-489-2
465-490
465-491-1
465-491-2
465-492-1
465-492-2
465-493-1
465-493-2
465-494 à 465-503
465-510 à 465-517
465-517-1
465-518
465-519-1
465-519-2
465-520-1
465-520-2
465-521-1
465-521-2
465-522 à 465-578
465-579-1

PARISH OF ST-LAURENT—*Cont.*

Lots:

465-579-2
465-580 to 465-586
465-587-1
465-587-2
465-588-1
465-588-2
465-589 to 465-598
465-599-1
465-599-2
465-600 to 465-608
465-609-1
465-609-2
465-610
465-611
465-612-1 to 465-612-4
465-613-1
465-613-2
465-614 to 465-623
465-624-1
465-624-2
465-625 to 465-658
465-659-1
465-659-2
465-660-1
465-660-2
465-661-1
465-661-2
465-662 to 465-668
466-1 to 466-7
466-8-1
466-8-2
466-9 to 466-11
466-12-1
466-12-2
466-13-1
466-13-2
466-14-1
466-14-2
466-15 to 466-37
466-44 to 466-52
466-52A
466-53
466-53A
466-54
466-54A
466-55
466-55A
466-56 to 466-79
466-79-1
466-80 to 466-91
466-92-1
466-92-2
466-93 to 466-122
466-122-1
466-123 to 466-170
466-172-1
466-172-2
466-173 to 466-194
466-194A
466-194B
466-195 to 466-214
466-215-1 to 466-215-6
466-216 to 466-246
466-248 to 466-272
466-273-1
466-273-2
466-274-1
466-274-2
466-275-1
466-275-2
466-276-1
466-276-2
466-277-1
466-277-2
466-278 to 466-296
466-297-1 to 466-297-3
466-298 to 466-351
467
467-1 to 467-9
468-1 to 468-41
468-42-1
468-42-2
468-43 to 468-57
468-58-1
468-58-2
468-59 to 468-63
468-64-1
468-64-2
468-65
468-66
468-66A
468-130 to 468-132
468-172 to 468-179
468-180-1
468-180-2
468-181 to 468-224
468-225-1
468-225-2
468-226
468-227
468-228-1
468-228-2
468-229 to 468-235
468-239 to 468-252
468-253-1
468-253-2
468-254
468-255-1
468-255-2
468-256-1
468-256-2
468-257
468-258-1
468-258-2
468-259
468-260-1

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Suite*

Lots:

465-579-2
465-580 à 465-586
465-587-1
465-587-2
465-588-1
465-588-2
465-589 à 465-598
465-599-1
465-599-2
465-600 à 465-608
465-609-1
465-609-2
465-610
465-611
465-612-1 à 465-612-4
465-613-1
465-613-2
465-614 à 465-623
465-624-1
465-624-2
465-625 à 465-658
465-659-1
465-659-2
465-660-1
465-660-2
465-661-1
465-661-2
465-662 à 465-668
466-1 à 466-7
466-8-1
466-8-2
466-9 à 466-11
466-12-1
466-12-2
466-13-1
466-13-2
466-14-1
466-14-2
466-15 à 466-37
466-44 à 466-52
466-52A
466-53
466-53A
466-54
466-54A
466-55
466-55A
466-56 à 466-79
466-79-1
466-80 à 466-91
466-92-1
466-92-2
466-93 à 466-122
466-122-1
466-123 à 466-170
466-172-1
466-172-2
466-173 à 466-194
466-194A
466-194B
466-195 à 466-214
466-215-1 à 466-215-6
466-216 à 466-246
466-248 à 466-272
466-273-1
466-273-2
466-274-1
466-274-2
466-275-1
466-275-2
466-276-1
466-276-2
466-277-1
466-277-2
466-278 à 466-296
466-297-1 à 466-297-3
466-298 à 466-351
467
467-1 à 467-9
468-1 à 468-41
468-42-1
468-42-2
468-43 à 468-57
468-58-1
468-58-2
468-59 à 468-63
468-64-1
468-64-2
468-65
468-66
468-66A
468-130 à 468-132
468-172 à 468-179
468-180-1
468-180-2
468-181 à 468-224
468-225-1
468-225-2
468-226
468-227
468-228-1
468-228-2
468-229 à 468-235
468-239 à 468-252
468-253-1
468-253-2
468-254
468-255-1
468-255-2
468-256-1
468-256-2
468-257
468-258-1
468-258-2
468-259
468-260-1

PARISH OF ST-LAURENT—*Cont.*

Lots:

468-260-2
468-261-1
468-261-2
468-262
468-263-1
468-263-2
468-264 to 468-266
468-267-1
468-267-2
468-268
468-269-1
468-269-2
468-270-1
468-270-2
468-271
468-272-1
468-272-2
468-273
468-274-1
468-274-2
468-275-1
468-275-2
468-276
468-277-1
468-277-2
468-278 to 468-292
468-293-1
468-293-2
468-294
468-295-1
468-295-2
468-296-1
468-296-2
468-297
468-298-1
468-298-2
468-299
468-300-1
468-300-2
468-301-1
468-301-2
468-302
468-303-1
468-303-2
468-304 to 468-319
468-320-1
468-320-2
468-321 to 468-345
468-346-1 to 468-346-3
468-347-1 to 468-347-4
468-348-1 to 468-348-4
468-349-1 to 468-349-3
468-350-1 to 468-350-4
468-351-1 to 468-351-3
468-352 to 468-452
468-453-1
468-453-2
468-454 to 468-458
468-461 to 468-469
468-470-1
468-470-2
468-471 to 468-491
468-492-1
468-492-2
468-493 to 468-510
468-511-1 to 468-511-3
468-512 to 468-525
468-528 to 468-535
468-536-1
468-536-2
468-537 to 468-542
468-545 to 468-562
468-563-1
468-563-2
468-564 to 468-588
468-590
468-591
468-592-1
468-593 to 468-595
468-596-1
468-596-2
468-597
468-598
468-603 to 468-619
468-624 to 468-633
468-638 to 468-655
468-656-1
468-656-2
468-657 to 468-669
468-674 to 468-687
468-692 to 468-696
468-701 to 468-717
468-727 to 468-737
468-747 to 468-752
468-757 to 468-832
468-833-1 to 468-833-13
468-834-1 to 468-834-3
468-835-1 to 468-835-4
468-836 to 468-839
469-21
469-21-1 to 469-21-6
469-22 to 469-24
469-25-1
469-25-2
469-26 to 469-41
469-41A
469-42 to 469-204
469-205-1
469-205-2
469-206
469-207-1
469-207-2
469-208 to 469-229
469-230-1
469-230-2
469-231 to 469-307

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Suite*

Lots:

468-260-2
468-261-1
468-261-2
468-262
468-263-1
468-263-2
468-264 à 468-266
468-267-1
468-267-2
468-268
468-269-1
468-269-2
468-270-1
468-270-2
468-271
468-272-1
468-272-2
468-273
468-274-1
468-274-2
468-275-1
468-275-2
468-276
468-277-1
468-277-2
468-278 à 468-292
468-293-1
468-293-2
468-294
468-295-1
468-295-2
468-296-1
468-296-2
468-297
468-298-1
468-298-2
468-299
468-300-1
468-300-2
468-301-1
468-301-2
468-302
468-303-1
468-303-2
468-304 à 468-319
468-320-1
468-320-2
468-321 à 468-345
468-346-1 à 468-346-3
468-347-1 à 468-347-4
468-348-1 à 468-348-4
468-349-1 à 468-349-3
468-350-1 à 468-350-4
468-351-1 à 468-351-3
468-352 à 468-452
468-453-1
468-453-2
468-454 à 468-458
468-461 à 468-469
468-470-1
468-470-2
468-471 à 468-491
468-492-1
468-492-2
468-493 à 468-510
468-511-1 à 468-511-3
468-512 à 468-525
468-528 à 468-535
468-536-1
468-536-2
468-537 à 468-542
468-545 à 468-562
468-563-1
468-563-2
468-564 à 468-588
468-590
468-591
468-592-1
468-593 à 468-595
468-596-1
468-596-2
468-597
468-598
468-603 à 468-619
468-624 à 468-633
468-638 à 468-655
468-656-1
468-656-2
468-657 à 468-669
468-674 à 468-687
468-692 à 468-696
468-701 à 468-717
468-727 à 468-737
468-747 à 468-752
468-757 à 468-832
468-833-1 à 468-833-13
468-834-1 à 468-834-3
468-835-1 à 468-835-4
468-836 à 468-839
469-21
469-21-1 à 469-21-6
469-22 à 469-24
469-25-1
469-25-2
469-26 à 469-41
469-41A
469-42 à 469-204
469-205-1
469-205-2
469-206
469-207-1
469-207-2
469-208 à 469-229
469-230-1
469-230-2
469-231 à 469-307

PARISH OF ST-LAURENT—*Cont.*

Lots:

469-308-1
469-308-2
469-309 to 469-314
469-315
469-315A
469-316 to 469-319
469-324 to 469-328
469-333 to 469-355
469-360 to 469-370
469-375 to 469-381
469-387
469-388
469-389-1
469-389-2
469-390 to 469-396
469-401 to 469-408
469-410
469-411
469-411-1
469-412 to 469-440
469-441-1-1
469-441-1-2
469-441-2 to 469-441-11
470
471
472-1
472-2
473
473-1 to 473-18
474
474-1 to 474-28
474-29-1
474-29-2
474-30-1
474-30-2
474-31 to 474-53
474-54-1
474-54-2
474-55 to 474-63
474-64-1
474-64-2
474-65-1 to 474-65-6
474-65-7-1 to 474-65-7-3
474-65-8 to 474-65-10
474-66-1 to 474-66-15
474-67 to 474-73
475
475-1
475-1-1 to 475-1-20
475-2 to 475-12
475-12-1 to 475-12-3
475-13-1
475-13-2
475-14
475-15-1 to 475-15-3
475-15-4-1
475-15-4-2
475-16 to 475-91
475-92-1
475-92-2
475-93-1
475-93-2
475-94
475-95
475-97 to 475-140
475-141-1 to 475-141-3
475-142 to 475-197
475-198-1
475-198-2
475-199 to 475-202
475-203-1
475-203-2
475-204-1
475-204-2
475-205 to 475-409
476
476-1 to 476-40
476-41-1
476-41-2
476-42
476-43
476-44-1 to 476-44-3
476-45 to 476-347
476-347A
476-348 to 476-359
476-360-1
476-360-2
476-361-1
476-361-2
476-362 to 476-367
476-368-1 to 476-368-3
476-369
476-369-1
476-370-1
476-370-2
476-371 to 476-384
476-387 to 476-427
477
477-1
477-2
478
478-1 to 478-6
478-7-1
478-7-2
478-8-1
478-8-2
478-9-1
478-9-2
478-10 to 478-46
478-46-1
478-46-2
478-47
478-48
478-48-1
478-49 to 478-131
478-132-1 to 478-132-3

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Suite*

Lots:

469-308-1
469-308-2
469-309 à 469-314
469-315
469-315A
469-316 à 469-319
469-324 à 469-328
469-333 à 469-355
469-360 à 469-370
469-375 à 469-381
469-387
469-388
469-389-1
469-389-2
469-390 à 469-396
469-401 à 469-408
469-410
469-411
469-411-1
469-412 à 469-440
469-441-1-1
469-441-1-2
469-441-2 à 469-441-11
470
471
472-1
472-2
473
473-1 à 473-18
474
474-1 à 474-28
474-29-1
474-29-2
474-30-1
474-30-2
474-31 à 474-53
474-54-1
474-54-2
474-55 à 474-63
474-64-1
474-64-2
474-65-1 à 474-65-6
474-65-7-1 à 474-65-7-3
474-65-8 à 474-65-10
474-66-1 à 474-66-15
474-67 à 474-73
475
475-1
475-1-1 à 475-1-20
475-2 à 475-12
475-12-1 à 475-12-3
475-13-1
475-13-2
475-14
475-15-1 à 475-15-3
475-15-4-1
475-15-4-2
475-16 à 475-91
475-92-1
475-92-2
475-93-1
475-93-2
475-94
475-95
475-97 à 475-140
475-141-1 à 475-141-3
475-142 à 475-197
475-198-1
475-198-2
475-199 à 475-202
475-203-1
475-203-2
475-204-1
475-204-2
475-205 à 475-409
476
476-1 à 476-40
476-41-1
476-41-2
476-42
476-43
476-44-1 à 476-44-3
476-45 à 476-347
476-347A
476-348 à 476-359
476-360-1
476-360-2
476-361-1
476-361-2
476-362 à 476-367
476-368-1 à 476-368-3
476-369
476-369-1
476-370-1
476-370-2
476-371 à 476-384
476-387 à 476-427
477
477-1
477-2
478
478-1 à 478-6
478-7-1
478-7-2
478-8-1
478-8-2
478-9-1
478-9-2
478-10 à 478-46
478-46-1
478-46-2
478-47
478-48
478-48-1
478-49 à 478-131
478-132-1 à 478-132-3

PARISH OF ST-LAURENT—*Cont.*

Lots:

478-133-1
478-133-2
478-134-1
478-134-2
478-135-1 to 478-135-3
478-136-1
478-136-2
478-137-1
478-137-2
478-138-1
478-138-2
478-139
478-140-1
478-140-2
478-141-1
478-141-2
478-142-1
478-142-2
478-143-1
478-143-2
478-144-1
478-144-2
478-145-1
478-145-2
478-146-1
478-146-2
478-147-1
478-147-2
478-148
478-149-1
478-149-2
478-150-1
478-150-2
478-151-1
478-151-2
478-152-1
478-152-2
478-153-1
478-153-2
478-154 to 478-326
478-328 to 478-358
478-368 to 478-379
478-390 to 478-405
478-406-1
478-406-2
478-407-1
478-407-2
478-408-1
478-408-2
478-409-1
478-409-2
478-410-1 to 478-410-3
478-411-1
478-411-2
478-412-1
478-412-2
478-413-1
478-413-2
478-414-1
478-414-2
478-415-1
478-415-2
478-416-2
478-418-1
478-419-1 to 478-419-3
478-420-1
478-420-2
478-421-1
478-421-2
478-422-1
478-422-2
478-423-1
478-423-2
478-424 to 478-444
478-444-1
478-445-1
478-445-2
478-446-1
478-446-2
478-447-1
478-447-2
478-448
478-448-1
478-448-2
478-449 to 478-498
479
479-1 to 479-39
479-41 to 479-63
479-64-1
479-64-2
479-65-1 to 479-65-4
479-66-1
479-66-2
479-67-1
479-67-2
479-68-1 to 479-68-4
479-69-1
479-69-2
479-70 to 479-72
479-75 to 479-91
479-92-1
479-92-2-1
479-92-2-2
479-93
479-95 to 479-100
479-102 to 479-330
479-335 to 479-368
480
480-1 to 480-148
480-149-1 to 480-149-44
480-150 to 480-259
481
482
483-1 to 483-10
483-15
483-16

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Suite*

Lots:

478-133-1
478-133-2
478-134-1
478-134-2
478-135-1 à 478-135-3
478-136-1
478-136-2
478-137-1
478-137-2
478-138-1
478-138-2
478-139
478-140-1
478-140-2
478-141-1
478-141-2
478-142-1
478-142-2
478-143-1
478-143-2
478-144-1
478-144-2
478-145-1
478-145-2
478-146-1
478-146-2
478-147-1
478-147-2
478-148
478-149-1
478-149-2
478-150-1
478-150-2
478-151-1
478-151-2
478-152-1
478-152-2
478-153-1
478-153-2
478-154 à 478-326
478-328 à 478-358
478-368 à 478-379
478-390 à 478-405
478-406-1
478-406-2
478-407-1
478-407-2
478-408-1
478-408-2
478-409-1
478-409-2
478-410-1 à 478-410-3
478-411-1
478-411-2
478-412-1
478-412-2
478-413-1
478-413-2
478-414-1
478-414-2
478-415-1
478-415-2
478-416-2
478-418-1
478-419-1 à 478-419-3
478-420-1
478-420-2
478-421-1
478-421-2
478-422-1
478-422-2
478-423-1
478-423-2
478-424 à 478-444
478-444-1
478-445-1
478-445-2
478-446-1
478-446-2
478-447-1
478-447-2
478-448
478-448-1
478-448-2
478-449 à 478-498
479
479-1 à 479-39
479-41 à 479-63
479-64-1
479-64-2
479-65-1 à 479-65-4
479-66-1
479-66-2
479-67-1
479-67-2
479-68-1 à 479-68-4
479-69-1
479-69-2
479-70 à 479-72
479-75 à 479-91
479-92-1
479-92-2-1
479-92-2-2
479-93
479-95 à 479-100
479-102 à 479-330
479-335 à 479-368
480
480-1 à 480-148
480-149-1 à 480-149-44
480-150 à 480-259
481
482
483-1 à 483-10
483-15
483-16

PARISH OF ST-LAURENT—*Conc.*

Lots:

483-16-1 to 483-16-9	483-419-1
483-18	483-419-2
483-19	483-420 to 483-493
483-24 to 483-36	484
483-38 to 483-47	485
483-60 to 483-108	485-1
483-109-1	486
483-109-4	487
483-110 to 483-152	488
483-196 to 483-306	489
483-314 to 483-324	489-1 to 489-4
483-334 to 483-415	490
483-416-1	490-1 to 490-4
483-416-2	491
483-417-1	492
483-417-2	492-1
483-418-1	2638
483-418-2	2640

2. PARISH OF STE-GENEVIÈVE

Lot:

1	10
2	11
3	12
4	12-1
5	13
6	16
7	17
8	20
9	

but excluding therefrom all lands, water and roads within one (1) parcel of land the outermost boundaries of which parcel are described as follows:

BEGINNING at an iron boundary post at the intersection of the Northeasterly boundary of lot 212 with the lot line between lots 213 and 214; THENCE, following the lot line between lots 212 and 214, N. 48°20′ W. a distance of one thousand two hundred and eighteen feet and seven tenths (1,218.7′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, following a line parallel to the centre line of Runway 10-28 and distant six hundred and fifty feet (650′) therefrom, S. 86°49′ W. a distance of one thousand six hundred and sixty-three feet and two tenths (1,663.2′) to a point on the lot line between lots 209 and 210 where there is an iron boundary post; THENCE, following the last mentioned lot line, N. 48°23′ W. a distance of one hundred and forty-three feet (143.0′) to a point; THENCE, S. 86°49′ W. a distance of one hundred and ninety-four feet and three tenths (194.3′) to a point on the Northwesterly boundary of Bois-Franc Road; THENCE, following the said Northwesterly boundary of Bois-Franc Road, S. 26°56′ W. a distance of one hundred and seventy-three feet and four tenths (173.4′) to a point; THENCE, by the same S. 30°24′ W. a distance of

PAROISSE DE ST-LAURENT—*Fin*

Lots:

483-16-1 à 483-16-9	483-419-1
483-18	483-419-2
483-19	483-420 à 483-493
483-24 à 483-36	484
483-38 à 483-47	485
483-60 à 483-108	485-1
483-109-1	486
483-109-4	487
483-110 à 483-152	488
483-196 à 483-306	489
483-314 à 483-324	489-1 à 489-4
483-334 à 483-415	490
483-416-1	490-1 à 490-4
483-416-2	491
483-417-1	492
483-417-2	492-1
483-418-1	2638
483-418-2	2640

2. PAROISSE DE STE-GENEVIÈVE

Lot:

1	10
2	11
3	12
4	12-1
5	13
6	16
7	17
8	20
9	

mais en excluant de ces lots tous les terrains, eaux et chemins compris dans une (1) parcelle de terrain dont les limites extérieures sont décrites ci-après:

COMMENÇANT à une borne de fer à l'intersection de la limite nord-est du lot 212 avec la ligne de démarcation entre les lots 213 et 214; DE LÀ, en suivant la ligne de démarcation entre les lots 212 et 214, N. 48°20′ O., sur une distance de mille deux cent dix-huit pieds et sept-dixièmes (1,218.7′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, en suivant une ligne parallèle à l'axe de la piste 10-28 et à une distance de six cent cinquante pieds (650′) de cet axe, S. 86°49′ O., sur une distance de mille six cent soixante-trois pieds et deux dixièmes (1,663.2′) jusqu'à un point de la ligne de démarcation entre les lots 209 et 210 où se trouve une borne de fer; DE LÀ, en suivant la ligne de lots mentionnée en dernier lieu, N. 48°23′ O., sur une distance de cent quarante-trois pieds (143.0′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 86°49′ O., sur une distance de cent quatre-vingt-quatorze pieds et trois dixièmes (194.3′) jusqu'à un point de la limite nord-ouest du chemin du Bois-Franc; DE LÀ, en suivant ladite limite nord-ouest du chemin du Bois-Franc, S. 26° 56′ O., sur une distance de cent soixante-treize pieds et quatre dixièmes (173.4′) jusqu'à un point; DE LÀ, en suivant la

two hundred and fifty-four feet and four tenths (254.4′) to a point; THENCE, by the same S. 31°21′ W. a distance of two hundred and eighty-nine feet and five tenths (289.5′) to a point; THENCE, by the same S. 33°16′ W. a distance of three hundred and twenty-five feet and nine tenths (325.9′) to its intersection with the lot line between lots 104 and 105; THENCE, following the last mentioned lot line, N. 49°03′ W. a distance of one thousand two hundred and thirty-eight feet and four tenths (1,238.4′) to a point; THENCE, following a line parallel to the centre line of Runway 10-28, S. 86°49′ W. a distance of three hundred and thirteen feet and seven tenths (313.7′) to a point; THENCE, S. 41°49′ W. a distance of one hundred and fifty feet and three tenths (150.3′) to a point on the Northeasterly boundary of a diversionary road; THENCE, following the said Northeasterly boundary of a diversionary road, N. 47°48′ W. a distance of five hundred and twelve feet and four tenths (512.4′) to a point; THENCE, following a curve of 21°12′48″ to the right having a radius of two hundred and sixty-seven feet (267.0′) a distance of four hundred and seventeen feet and six tenths (417.6′) to a point; THENCE, N. 41°49′ E. a distance of three hundred and sixty-seven feet and eight tenths (367.8′) to a point; THENCE, following a curve of 8°11′32″ to the right having a radius of seven hundred feet (700.0′) a distance of five hundred and forty-nine feet and eight tenths (549.8′) to a point; THENCE, following a line parallel to the centre line of Runway 10-28 and six hundred and fifty feet (650′) therefrom, N. 86°49′ E. a distance of two thousand one hundred and eighty feet (2,180.0′) to a point on the Southeasterly boundary of Bois-Franc Road; THENCE, following the said Southeasterly boundary of Bois-Franc Road, N. 30°45′ E. a distance of seventy-nine feet and eight tenths (79.8′) to a point; THENCE, by the same N. 37°44′ E. a distance of one hundred and ten feet and seven tenths (110.7′) to a point; THENCE, by the same N. 36°21′ E. a distance of sixty-four feet and nine tenths (64.9′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, N. 86°48′ E. a distance of one thousand and seventy-one feet and four tenths (1,071.4′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, N. 46°06′ E. a distance of three hundred and ninety-eight feet and seven tenths (398.7′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, N. 48°24′ W. a distance of one hundred and eighty-five feet and four tenths (185.4′) to a point; THENCE, N. 41°43′ E. a distance of one thousand eight hundred and thirty-nine feet and seven tenths (1,839.7ps) to a point; thence, N. 46°06′ E. a distance of one thousand and seventy-seven feet and two tenths (1,077.2′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, S. 49°08′ E. a distance of four hundred and seven feet and seven tenths (407.7′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, S. 88°35′ E. a distance of nine hundred feet and one tenth (900.1′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, S. 43°53′ E. a distance of five hundred and twelve feet (512.0′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, S. 46°07′ W. a distance of two hundred and eighty-six feet and five tenths (286.5′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, S. 26°54′ E. a distance of three hundred and thirteen feet and five tenths (313.5′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, S. 46°13′ W. a distance of forty-nine feet and six tenths (49.6′) to a point where there is an même limite, S. 30°24′ O., sur une distance de deux cent cinquante-quatre pieds et quatre dixièmes (254.4′) jusqu'à un point; DE LÀ, en suivant la même limite, S. 31°21′ O., sur une distance de deux cent quatre-vingt-neuf pieds et cinq dixièmes (289.5′) jusqu'à un point; DE LÀ, en suivant la même limite, S. 33°16′ O., sur une distance de trois cent vingt-cinq pieds et neuf dixièmes (325.9′) jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 104 et 105; DE LÀ, en suivant la ligne de lots mentionnée en dernier lieu, N. 49°03′ O., sur une distance de mille deux cent trente-huit pieds et quatre dixièmes (1,238.4′) jusqu'à un point; DE LÀ, en suivant une ligne parallèle à l'axe de la piste 10-28, S. 86°49′ O., sur une distance de trois cent treize pieds et sept dixièmes (313.7′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 41°49′ O., sur une distance de cent cinquante pieds et trois dixièmes (150.3′) jusqu'à un point de la limite nord-est d'un chemin de déviation; DE LÀ, en suivant ladite limite nord-est du chemin de déviation, N. 47°48′ O., sur une distance de cinq cent douze pieds et quatre dixièmes (512.4′) jusqu'à un point; DE LÀ, en suivant une courbe de 21°12′ 48″ à droite, ayant un rayon de deux cent soixante-sept pieds (267.0′) sur une distance de quatre cent dix-sept pieds et six dixièmes (417.6′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 41°49′ E., sur une distance de trois cent soixante-sept pieds et huit dixièmes (367.8′) jusqu'à un point; DE LÀ, en suivant une courbe de 8°11′ 32″ à droite, ayant un rayon de sept cents pieds (700.0′) sur une distance de cinq cent quarante-neuf pieds et huit dixièmes (549.8′) jusqu'à un point; DE LÀ, en suivant une ligne parallèle à l'axe de la piste 10-28 et située à six cent cinquante pieds (650′) de cet axe, N. 86°49′ E., sur une distance de deux mille cent quatre-vingts pieds (2,180.0′) jusqu'à un point de la limite sud-est du chemin du Bois-Franc; DE LÀ, en suivant ladite limite sud-est du chemin du Bois-Franc, N. 30°45′ E., sur une distance de soixante-dix-neuf pieds et huit dixièmes (79.8′) jusqu'à un point; DE LÀ, en suivant la même limite, N. 37°44′ E., sur une distance de cent dix pieds et sept dixièmes (110.7′) jusqu'à un point; DE LÀ, en suivant la même limite N. 36°21′ E., sur une distance de soixante-quatre pieds et neuf dixièmes (64.9′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, N. 86°48′ E., sur une distance de mille soixante-onze pieds et quatre dixièmes (1,071.4′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, N. 46°06′ E., sur une distance de trois cent quatre-vingt-dix-huit pieds et sept dixièmes (398.7′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, N. 48°24′ O., sur une distance de cent quatre-vingt-cinq pieds et quatre dixièmes (185.4′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 41°43′ E., sur une distance de mille huit cent trente-neuf pieds et sept dixièmes (1,839.7′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 46°06′ E., sur une distance de mille soixante-dix-sept pieds et deux dixièmes (1,077.2′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, S. 49°08′ E., sur une distance de quatre cent sept pieds et sept dixièmes (407.7′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, S. 88°35′ E., sur une distance de neuf cents pieds et un dixième (900.1) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, S. 43°53′ E., sur une distance de cinq cent douze pieds (512.0′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, S. 46°07′ O., sur une distance de deux cent quatre-vingt-six pieds et cinq dixièmes (286.5′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, S. 26°54′ E., sur une

iron boundary post; THENCE, S. 26°54′ E. a distance of three hundred and eighty-seven feet and five tenths (387.5′) to a point; THENCE, S. 49°04′ E. a distance of one thousand four hundred and seventy-eight feet and four tenths (1,478.4′) to a point; THENCE, N. 86°26′ E. a distance of five hundred and seventy-one feet and one tenth (571.1′) to a point on the lot line between lots 231 and 230; THENCE, following the last mentioned lot line, S. 47°23′ E. a distance of six hundred and six feet and two tenths (606.2′) to a point; THENCE, S. 41°43′ W. a distance of one thousand six hundred and eighty-two feet and nine tenths (1,682.9′) to a point on the lot line between lots 222 and 225; THENCE, following the last mentioned lot line, N. 48°24′ W. a distance of six hundred and seventy-nine feet and four tenths (679.4′) to a point; THENCE, S. 59°13′ W. a distance of three hundred and three feet and three tenths (303.3′) to a point; THENCE, S. 46°45′ W. a distance of three hundred and twenty-four feet and six tenths (324.6′) to a point on the lot line between lots 221 and 222; THENCE, following the last mentioned lot line, N. 48°42′ W. a distance of four hundred and thirty feet and five tenths (430.5′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, following a line parallel to the centre line of Runway 10-28, S. 86°49′ W. a distance of eight hundred and thirty feet (830.0′) to a point on the lot line between lots 218 and 221 where there is an iron boundary post; THENCE, S. 87°51′ W. a distance of eight hundred and four feet and three tenths (804.3′) to a point on the lot line between lots 218 and 219 where there is an iron boundary post; THENCE, S. 42°11′ W. a distance of one thousand one hundred and ninety-nine feet and six tenths (1,199.6′) to the Point of Beginning, as shown within coloured lines on the plan No. M-2460 dated Montreal, January 25, 1963.

distance de trois cent treize pieds et cinq dixièmes (313.5′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, S. 46°13′ O., sur une distance de quarante-neuf pieds et six dixièmes (49.6′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, S. 26°54′ E., sur une distance de trois cent quatre-vingt-sept pieds et cinq dixièmes (387.5′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 49°04′ E., sur une distance de mille quatre cent soixante-dix-huit pieds et quatre dixièmes (1,478.4′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 86°26′ E., sur une distance de cinq cent soixante-onze pieds et un dixième (571.1′) jusqu'à un point de la ligne de démarcation entre les lots 231 et 230; DE LÀ, en suivant la ligne de lots mentionnée en dernier lieu, S. 47°23′ E., sur une distance de six cent six pieds et deux dixièmes (606.2′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 41°43′ O., sur une distance de mille six cent quatre-vingt-deux pieds et neuf dixièmes (1,682.9′) jusqu'à un point de la ligne de démarcation entre les lots 222 et 225; DE LÀ, en suivant la ligne de lots mentionnée en dernier lieu, N. 48°24′ O., sur une distance de six cent soixante-dix-neuf pieds et quatre dixièmes (679.4′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 59°13′ O., sur une distance de trois cent trois pieds et trois dixièmes (303.3′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 46°45′ O., sur une distance de trois cent vingt-quatre pieds et six dixièmes (324.6′) jusqu'à un point de la ligne de démarcation entre les lots 221 et 222; DE LÀ, en suivant la ligne de lots mentionnée en dernier lieu, N. 48°42′ O., sur une distance de quatre cent trente pieds et cinq dixièmes (430.5′) jusqu'à un point où se trouve une borne de fer; DE LÀ, en suivant une ligne parallèle à l'axe de la piste 10-28, S. 86°49′ O., sur une distance de huit cent trente pieds (830.0′) jusqu'à un point de la ligne de démarcation entre les lots 218 et 221 où se trouve une borne de fer; DE LÀ, S. 87°51′ O., sur une distance de huit cent quatre pieds et trois dixièmes (804.3′) jusqu'à un point de la ligne de démarcation entre les lots 218 et 219 où se trouve une borne de fer; DE LÀ, S. 42°11′ O., sur une distance de mille cent quatre-vingt-dix-neuf pieds et six dixièmes (1,199.6′) jusqu'au point de départ, tel que le tout est indiqué, entouré de lignes de couleur, sur le plan n° M-2460, daté de Montréal le 25 janvier 1963.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 80

AERONAUTICS ACT

Chilliwack Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT CHILLIWACK AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Chilliwack Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Chilliwack Airport, Township of Chilliwack, in the Province of British Columbia; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point determined in the manner set out in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part II of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part III of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of the strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part IV of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 27 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands and lands under water, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport that are situated vertically beneath the approach surfaces and the transitional surfaces, other than such lands as from time to time form part of the airport.

CHAPITRE 80

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Chilliwack

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE CHILLIWACK

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Chilliwack*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Chilliwack, situé dans le township de Chilliwack, dans la province de la Colombie-Britannique; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport qui comprend la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande est décrite plus en détail à la partie III de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point déterminé de la manière visée à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe; cette surface d'approche étant décrite plus en détail à la partie II de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition est décrite plus en détail à la partie IV de l'annexe. (*transitional surface*)

3. Pour l'application du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 27 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les terrains recouverts d'eau et les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, qui sont situés verticalement au-dessous des surfaces d'approche et des surfaces de transition, sauf les terrains qui font ou feront partie de l'aéroport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely

(*a*) the approach surfaces; or

(*b*) the transitional surfaces.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) and (*b*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) and (*b*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

SCHEDULE

(*s. 2*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point five hundred (500) feet measured northerly at right angles from a point on the centre line of runway 07-25 distant one thousand (1,000) feet measured easterly along that centre line from the westerly end of that runway.

PART II

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strip associated with runway 07-25 and more particularly described as follows:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 07 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred and fifty (250) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and distant ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being fourteen hundred (1,400) feet from the projected centre line, and

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 25 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred and fifty (250) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and distant ten thousand

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire sur un terrain, visé par le présent règlement, aucun édifice, ouvrage ou objet, ou de faire un rajout à aucun édifice, ouvrage ou objet existant, dont le sommet serait plus élevé que l'une des surfaces qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche; ou

b) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain, visé par le présent règlement, de laisser la végétation dépasser en hauteur le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces indiquées aux alinéas 5*a*) et *b*) qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain.

7. En cas de contravention à l'article 6, le Ministre peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

ANNEXE

(*art. 2*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Un point situé à cinq cents (500) pieds vers le nord et perpendiculaire à un autre point de l'axe de la piste 07-25, à mille (1,000) pieds vers l'est, le long dudit axe, de l'extrémité ouest de ladite piste.

PARTIE II

Surfaces d'approche

Surfaces imaginaires attenantes à chacune des extrémités de la bande associée à la piste 07-25 et décrites de façon plus précise ci-dessous:

a) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 07, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cent cinquante (250) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à dix mille (10,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la limite supérieure horizontale imaginaire étant à mille quatre cents (1,400) pieds du prolongement de l'axe de la bande, et

b) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 25, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal et dont la

(10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being fourteen hundred (1,400) feet from the projected centre line,

which approach surfaces are shown outlined blue on Department of Transport Plan B.C. 1123, dated December 10, 1975.

limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cent cinquante (250) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à dix mille (10,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la limite supérieure horizontale imaginaire étant à mille quatre cents (1,400) pieds du prolongement de l'axe de la bande,

ces surfaces d'approche apparaissant en bleu sur le plan B.C. 1123 du ministère des Transports, daté du 10 décembre 1975.

PART III

Description of Strip

The strip associated with runway 07-25 is three hundred (300) feet in width, one hundred and fifty (150) feet being on each side of the centre line of the runway, and four thousand four hundred (4,400) feet in length, which strip is shown outlined green on Department of Transport Plan B.C. 1123, dated December 10, 1975.

PARTIE III

Bandes

La bande associée à la piste 07-25 est large de trois cents (300) pieds, soit cent cinquante (150) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de quatre mille quatre cents (4,400) pieds, cette bande apparaissant en vert sur le plan B.C. 1123 du ministère des Transports, daté du 10 décembre 1975.

PART IV

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of the strip, extending upward and outward from the lateral limits of the strip and its approach surfaces to an elevation of one hundred and fifty (150) feet, measured vertically above the assigned elevation of the airport reference point, which transitional surface is shown outlined red on Department of Transport Plan B.C. 1123, dated December 10, 1975.

PARTIE IV

Surfaces de transition

Une surface constituée d'un plan incliné qui s'élève à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de la bande et qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales de la bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à un niveau de cent cinquante (150) pieds mesurés verticalement au-dessus de l'altitude fixée pour le point de repère de l'aéroport, cette surface de transition apparaissant en rouge sur le plan B.C. 1123 du ministère des Transports, daté du 10 décembre 1975.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 81

AERONAUTICS ACT

Edmonton International Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT EDMONTON INTERNATIONAL AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Edmonton International Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Edmonton International Airport in the Province of Alberta; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 2,335 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which lands are described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

CHAPITRE 81

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport international d'Edmonton

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'EDMONTON

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport international d'Edmonton.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport international d'Edmonton dans la province d'Alberta; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterissage de l'aéroport qui comprend la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée, ladite bande étant décrite d'une manière plus détaillée à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point déterminé de la manière indiquée à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui prolonge chaque extrémité d'une bande vers le haut et vers l'extérieur, dans la même direction et perpendiculairement au prolongement de son axe, ladite surface étant décrite d'une manière plus détaillée à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui prolonge vers le haut et vers l'extérieur les limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche, ladite surface étant décrite d'une manière plus détaillée à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport, ladite surface étant décrite d'une manière plus détaillée à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est présumé se situer à 2,335 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de chemins publics, contigus ou situés dans le voisinage de l'aéroport et dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe, à l'exception des terrains qui, à un moment donné, font partie de l'aéroport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point located at the northeast corner of the southeast quarter of Section twenty-one (21), Township fifty (50), Range twenty-five (25) west of the Fourth (4th) Meridian in the Province of Alberta.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

COMMENCING at the northeast corner of the northwest quarter of Section thirty-six (36), Township fifty (50), Range twenty-five (25), west of the Fourth (4th) Meridian; THENCE, southerly along the easterly boundaries of the west halves of Sections thirty-six (36), twenty-five (25), twenty-four (24), thirteen (13), twelve (12), and one (1), in Township fifty (50), and continuing southerly along the easterly boundary of the west half of Section thirty-six (36), Township forty-nine (49), to the southerly boundary of the said Section thirty-six (36); THENCE, westerly along the southerly boundaries of the said Section thirty-six (36) and of Section thirty-five (35) to the easterly limit of Highway No. 2 as shown on Plan 5047 J.Y.; THENCE, southerly along the said easterly limit of Highway No. 2 as shown on the said Plan 5047 J.Y. to the northerly limit of the Canadian Pacific Railway right-of-way as shown on Plan 3274 E.O.; THENCE, westerly along the said northerly limit of the Canadian Pacific Railway right-of-way Plan 3274 E.O. to the northeast corner of Legal Subdivision Eight (8) of Section twenty-nine (29); THENCE, southerly along the easter-

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire sur un terrain auquel le présent règlement s'applique un édifice, ouvrage ou objet ou un rajout à un édifice, ouvrage ou objet déjà existant dont le sommet sera

a) les surfaces d'approche;

b) la surface extérieure; ou

c) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement de laisser la végétation dépasser en hauteur le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces visées aux alinéas 5*a*) à *c*) qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain.

7. En cas de contravention visé à l'article 6, le Ministre peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Le point de repère de l'aéroport correspond à l'angle nord-est du quartier sud-est de la section vingt et un (21), dans le township cinquante (50), rang vingt-cinq (25) à l'ouest du quatrième (4e) méridien dans la province d'Alberta.

PARTIE II

Limites extérieures des terrains

COMMENÇANT à l'angle nord-est du quartier nord-ouest de la section trente-six (36), dans le township cinquante (50), rang vingt-cinq (25), à l'ouest du quatrième (4) méridien; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est des moitiés ouest des sections trente-six (36), vingt-cinq (25), vingt-quatre (24), treize (13), douze (12), et un (1) dans le township cinquante (50), et en continuant en direction du sud le long de la limite est de la moitié ouest de la section trente-six (36), dans le township quarante-neuf (49), jusqu'à la limite sud de ladite section trente-six (36); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud de ladite section trente-six (36) et de la section trente-cinq (35) jusqu'à la limite est de la route nº 2 tel qu'indiqué sur le plan 5047 J.Y.; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite est de la route nº 2 telle qu'indiquée sur ledit plan 5047 J.Y. jusqu'à la limite nord de l'emprise de la compagnie de chemin de fer du Canadien-Pacifique telle qu'indiquée sur le plan 3274 E.O.; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite nord du plan d'emprise 3274 E.O. du Canadien-Pacifique jusqu'à l'angle nord-est de la subdivision

ly boundary of the said Legal Subdivision Eight (8) to the southeast corner thereof; THENCE, westerly along the southerly boundaries of Legal Subdivisions eight (8) and seven (7), Section twenty-nine (29), to the southwest corner of the said Legal Subdivision seven (7); THENCE, northerly along the westerly boundary of the said Legal Subdivision seven (7) to the aforementioned northerly limit of the Canadian Pacific Railway right-of-way as shown on Plan 3274 E.O.; THENCE, westerly along the said northerly limit of the Canadian Pacific Railway right-of-way to the southeast corner of the northeast quarter of Section thirty (30); THENCE, northerly along the easterly boundaries of the said northeast quarter of Section thirty (30) and the southeast quarter of Section thirty-one (31) to the northeast corner of the said southeast quarter of Section thirty-one (31); THENCE, westerly along the northerly boundary of the said southeast quarter of Section thirty-one (31) to the northwest corner thereof; THENCE, northerly along the westerly boundary of the northeast quarter of the said Section thirty-one (31), Township forty-nine (49), and continuing northerly along the westerly boundaries of the east halves of Sections six (6) and seven (7), eighteen (18), nineteen (19) and thirty (30) and along the westerly boundary of the southeast quarter of Section thirty-one (31), Township fifty (50), to the northwest corner of the said southeast quarter of Section thirty-one (31), Township fifty (50); THENCE, easterly along the northerly boundaries of the said southeast quarter of Section thirty-one (31) and the Southwest quarter of Section thirty-two (32) to the northeast corner of the said southwest quarter of Section thirty-two (32); THENCE, northerly along the westerly boundary of the northeast quarter of the said Section thirty-two (32) to the northwest corner thereof; THENCE, easterly along the northerly boundaries of Sections thirty-two (32), thirty-three (33), thirty-four (34), thirty-five (35) and thirty-six (36) to the point of commencement.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strips associated with the runways designated 01L-19R and 11R-29L, consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of each strip six hundred (600) feet above the elevation at the end of each strip measured vertically and two thousand (2,000) feet from the end of each strip measured horizontally, the outer ends of each imaginary horizontal line being ten thousand (10,000) feet from each projected centre line; which approach surfaces are shown on Department of Transport Plan No. E686 dated January 5, 1960.

légale huit (8) de la section vingt-neuf (29); DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est de ladite subdivision légale huit (8) jusqu'à l'angle sud-est de la subdivision en question; DE LÀ, en direction de l'ouest le long des limites sud des subdivisions légales huit (8) et sept (7), section vingt-neuf (29) jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite subdivision légale sept (7); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest de ladite subdivision légale sept (7) jusqu'à la limite nord susmentionnée du plan d'emprise du chemin de fer du Canadien-Pacifique tel qu'indiqué sur le plan 3274 E.O.; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite nord de l'emprise du chemin de fer du Canadien-Pacifique jusqu'à la borne sud-est du quartier nord-est de la section trente (30); DE LÀ, en direction du nord le long des limites est dudit quartier nord-est de la section trente (30) et du quartier sud-est de la section trente et un (31) jusqu'à l'angle nord-est dudit quartier sud-est de la section trente et un (31); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite nord dudit quartier sud-est de la section trente et un (31) jusqu'à l'angle nord-ouest du quartier en question; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest du quartier nord-est de ladite section trente et un (31), dans le township quarante-neuf (49), et continuant en direction du nord le long des limites ouest des moitiés est des sections six (6), sept (7), dix-huit (18), dix-neuf (19) et trente (30) et le long de la limite ouest du quartier sud-est de la section trente et un (31), dans le township cinquante (50) jusqu'à l'angle nord-ouest dudit quartier sud-est de la section trente et un (31), dans le township cinquante (50); DE LÀ, en direction de l'est le long des limites nord dudit quartier sud-est de la section trente et un (31) et du quartier sud-ouest de la section trente-deux (32) jusqu'à l'angle nord-est dudit quartier sud-ouest de la section trente-deux (32); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest du quartier nord-est de ladite section trente-deux (32) jusqu'à l'angle nord-ouest du quartier en question; DE LÀ, en direction de l'est le long des limites nord des sections trente-deux (32), trente-trois (33), trente-quatre (34), trente-cinq (35) et trente-six (36) jusqu'au point de départ.

PARTIE III

Surfaces d'approche

Chacune des surfaces d'approche est une surface imaginaire constituée d'une surface dont la limite inférieure touche à chacune des extrémités des bandes associées aux pistes 01L-19R et 11R-29L, constituée d'un plan incliné dont l'inclinaison est déterminée à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de chaque bande, à six cents (600) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de chaque bande, et deux mille (2,000) pieds dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de chaque limite supérieure horizontale imaginaire étant à dix mille (10,000) pieds de chaque prolongement de chacun des axes des bandes, ces surfaces d'approche apparaissant sur le plan n° E686 du ministère des Transports daté du 5 janvier 1960.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the elevation of the airport reference point, and

(*b*) where the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Transport Plan No. E686 dated January 5, 1960.

PART V

Description of Each Strip

Each strip is described as follows:

(*a*) the strip associated with runway 01L-19R is twelve hundred (1,200) feet in width, six hundred (600) feet being on each side of the centre line of the runway, and fourteen thousand six hundred (14,600) feet in length, and

(*b*) the strip associated with runway 11R-29L is one thousand two hundred (1,200) feet in width, six hundred (600) feet being on each side of the centre line of the runway, and twelve thousand six hundred (12,600) feet in length,

which strips are shown on Department of Transport Plan No. E686 dated January 5, 1960.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Transport Plan No. E686 dated January 5, 1960.

PARTIE IV

Surfaces extérieures

Chacune des surfaces extérieures est une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude désignée des points de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun visé à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus du niveau du sol,

cette surface extérieure apparaissant sur le plan nº E686 du ministère des Transports, daté du 5 janvier 1960.

PARTIE V

Bandes

Chacune des bandes est définie de la manière suivante:

a) la bande associée à la piste 01L-19R est large de mille deux cents (1,200) pieds, soit six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de quatorze mille six cents (14,600) pieds, et

b) la bande associée à la piste 11R-29L est large de mille deux cents (1,200) pieds, soit six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de douze mille six cents (12,600) pieds,

ces bandes apparaissant sur le plan nº E686 du ministère des Transports, daté du 5 janvier 1960.

PARTIE VI

Surfaces de transition

Chacune des surface de transition est une surface constituée d'un plan incliné dont le rapport est de un (1) pied dans le sens vertical pour sept (7) pieds dans le sens horizontal, perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, et qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure ou avec la surface de transition d'une bande adjacente, le tout tel qu'indiqué sur le plan nº E686 du ministère des Transports, daté du 5 janvier 1960.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 82

AERONAUTICS ACT

Fort McMurray Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT FORT McMURRAY AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Fort McMurray Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Fort McMurray Airport in the vicinity of Fort McMurray, in the Province of Alberta; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of the strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particulary described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 1,205 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands and lands under water, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, that consist of

(*a*) the lands the outer limits of which are described in Part II of the schedule; and

CHAPITRE 82

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Fort McMurray

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE FORT McMURRAY

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Fort McMurray*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Fort McMurray, situé à proximité de Fort McMurray dans la province d'Alberta; (*airport*)

bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, y compris la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; chaque bande est décrite de façon plus détaillée à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à ce prolongement; cette surface d'approche est décrite de façon plus détaillée à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition est décrite de façon plus détaillée à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans les alentours immédiats de l'aéroport; cette surface extérieure est décrite de façon plus détaillée à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 1,205 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les terrains immergés et les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans ses alentours immédiats,

a) dont les limites extérieures sont définies à la partie II de l'annexe; ou

(*b*) the lands directly beneath the approach surface, other than such lands as from time to time form part of the airport and such lands as form the Clearwater Indian Reserve No. 175.

General

5. No person shall erect or construct, on any land or any land under water to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point distant 500 feet measured northerly and perpendicular to the centre line of runway 07-25 from a point distant 4,580.43 feet measured westerly along the centre line from the intersection of the said centre line with the easterly boundary of the Northeast quarter of Section 21, Township 88, Range 8, West of the 4th Meridian, and which said intersection is distant southerly 74.53 feet, more or less, from the northeast corner of said quarter section.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

BOUNDED AS FOLLOWS: on the north by the northern boundaries of Section 36, Township 88, Range 9, West of the 4th Meridian, and Sections 31, 32, 33, 34 and 35, Township 88, Range 8, West of the 4th Meridian and their productions across the road allowances; on the East by the eastern boundaries of Sections 14, 23, 26 and 35, Township 88, Range 8, West of the 4th Meridian and their productions across road allowances; on the South by the southern boundaries of Sections 14, 15, 16, 17 and 18, Township 88, Range 8, West of the 4th Meridian, and Section 13, Township 88, Range 9, West of the 4th Meridian and their productions across road allowances; on the West by the western boundaries of Sections 13, 24, 25 and 36, Township 88, Range 9, West of the 4th Meridian and their productions across road allowances; which outer limits are shown on Department of Public Works Plan No. E. 1017, dated September 28, 1972.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strip associated with the runway designated as 07-25 and more particularly described as follows:

b) situés directement sous la surface d'approche, sauf ceux qui, à l'occasion, font partie de l'aéroport et ceux qui constituent la réserve indienne nº 175 de Clearwater.

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain ou un terrain immergé auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le sommet dépasserait le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces indiquées ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface extérieure; ou

c) les surfaces de transition.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Soit un point situé à une distance de 500 pieds mesurés perpendiculairement à l'axe de la piste 07-25 en direction du nord à partir d'un point situé à une distance de 4,580.43 pieds mesurés en direction de l'ouest sur l'axe à partir de l'intersection dudit axe et de la limite est du quart nord-est de la section 21 du township 88, rang 8, à l'ouest du 4e méridien, ladite intersection se trouvant à 74.53 pieds, plus ou moins, au sud de l'angle nord-est dudit quartier de section.

PARTIE II

Description des limites extérieures des terrains

BORNÉS COMME SUIT: au nord, par les limites nord de la section 36, township 88, rang 9, à l'ouest du 4e méridien, et des sections 31, 32, 33, 34 et 35, township 88, rang 8, à l'ouest du 4e méridien, et leur prolongement en travers des emprises de voies publiques; à l'est, par les limites est des sections 14, 23, 26 et 35, township 88, rang 8, à l'ouest du 4e méridien, et leur prolongement en travers des emprises de voies publiques; au sud, par les limites sud des sections 14, 15, 16, 17 et 18, township 88, rang 8, à l'ouest du 4e méridien, et de la section 13, township 88, rang 9, à l'ouest du 4e méridien, et leur prolongement en travers des emprises de voies publiques; à l'ouest par les limites ouest des sections 13, 24, 25 et 36, township 88, rang 9, à l'ouest du 4e méridien, et leur prolongement en travers des emprises de voies publiques; lesdites limites extérieures sont indiquées sur le plan E. 1017 du ministère des Travaux publics, daté du 28 septembre 1972.

PARTIE III

Description de chacune des surfaces d'approche

Soit une surface qui aboutit à chacune des extrémités de la bande correspondant à la piste désignée sous le numéro 07-25, plus particulièrement décrite comme suit:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 07 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from the projected centre line, and

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 25 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from the projected centre line, excepting thereout all that portion of the said surface contained within the vertical projections of the boundaries of the Clearwater Indian Reserve No. 175,

which approach surfaces are shown on Department of Public Works Plan E. 1017, dated September 28, 1972.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the assigned elevation of the airport reference point, and

(*b*) where the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Public Works Plan No. E. 1017, dated September 28, 1972.

PART V

Description of Strip

The strip associated with the runway designated as 07-25 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and seven thousand four hundred (7,400) feet in length as shown on Department of Public Works Plan No. E. 1017, dated September 28, 1972.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of the strip and extending upward and

a) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 07, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1,000) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à cinquante mille (50,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à huit mille (8,000) pieds du prolongement de l'axe, et

b) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 25, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1,000) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à cinquante mille (50,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à huit mille (8,000) pieds du prolongement de l'axe, à l'exception de toute la portion de ladite surface comprise à l'intérieur des prolongements verticaux des limites de la réserve indienne nº 175 de Clearwater,

lesdites surfaces d'approche sont indiquées sur le plan E. 1017 du ministère des Travaux publics, daté du 28 septembre 1972.

PARTIE IV

Description de la surface extérieure

Soit une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude désignée du point de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

ladite surface extérieure est indiquée sur le plan E. 1017 du ministère des Travaux publics, daté du 28 septembre 1972.

PARTIE V

Description de la bande

La bande correspondant à la piste désignée sous le numéro 07-25 est large de mille (1,000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de sept mille quatre cents (7,400) pieds, tel qu'indiqué sur le plan E. 1017 du ministère des Travaux publics, daté du 28 septembre 1972.

PARTIE VI

Description de chacune des surfaces de transition

Soit une surface constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, suivant une direction perpendiculaire à l'axe et au prolongement de l'axe de la bande, qui s'étend vers l'extérieur

outward from the lateral limits of the strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface as shown on Department of Public Works Plan No. E. 1017, dated September 28, 1972.

et vers le haut à partir des limites latérales de la bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à intersection avec la surface extérieure, tel qu'indiqué sur le plan E. 1017 du ministère des Travaux publics, daté du 28 septembre 1972.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 83

AERONAUTICS ACT

Gander Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT GANDER AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Gander Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Gander Airport, in the District of Gander-Twillingate, in the Province of Newfoundland; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip, along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 450 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands and lands under water, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which are described in Part II of the schedule, except land that from time to time forms part of the airport.

CHAPITRE 83

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Gander

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE GANDER

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Gander*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Gander, dans le district de Gander-Twillingate, dans la province de Terre-Neuve; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport qui comprend la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée, cette bande étant décrite plus en détail à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe, cette surface étant décrite plus en détail à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche, cette surface étant décrite plus en détail à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport, cette surface étant décrite plus en détail à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 450 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les terrains recouverts d'eau et les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe, sauf les terrains qui font ou feront partie de l'aéroport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object, or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of that point any of the following surfaces that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain visé par le présent règlement, aucun édifice, ouvrage ou objet, ou un rajout à aucun édifice, ouvrage ou objet existant, dont le sommet serait plus élevé que l'une des surfaces qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain à cet endroit, à savoir,

a) les surfaces d'approche;

b) la surface extérieure; ou

c) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement de laisser la végétation dépasser en hauteur le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces visées aux alinéas 5*a*) à *c*) qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain.

7. En cas de contravention à l'article 6, le Ministre peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point distant five hundred (500) feet measured southeasterly at right angles to the centre line of runway 09-27, from a point distant three thousand five hundred (3,500) feet measured along the centre line of that runway from its intersection with the centre line of runway 04-22.

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Un point situé à une distance de cinq cents (500) pieds mesurés en direction sud-est perpendiculairement à l'axe de la piste 09-27, à partir d'un point situé à une distance de trois mille cinq cents (3,500) pieds mesurés le long de l'axe de ladite piste à partir de son intersection avec l'axe de la piste 04-22.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

A circular area having a radius of thirteen thousand (13,000) feet, the centre of which coincides with the airport reference point.

PARTIE II

Limites extérieures des terrains

Une zone circulaire ayant un rayon de treize mille (13,000) pieds et dont le centre coïncide avec le point de repère de l'aéroport.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of

(*a*) each strip associated with runways 04-22 and 14-32 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of each strip one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of each strip and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of each strip, the outer ends of each imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from each projected centre line, and

PARTIE III

Surfaces d'approche

Chacune des surfaces d'approche est une surface imaginaire constituée

a) d'une surface dont la limite inférieure touche à chacune des extrémités des bandes associées aux pistes 04-22 et 14-32 constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal, et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de chaque bande, à mille (1,000) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de chaque bande et à cin-

(*b*) the strip associated with runway 09-27 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of each strip two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of each strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of each strip, the outer ends of each imaginary horizontal line being one thousand two hundred and fifty (1,250) feet from each projected centre line,

which surfaces are shown on Department of Transport Plan MT-1593, dated August 25, 1975.

quante mille (50,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque ligne supérieure horizontale imaginaire étant à huit mille (8,000) pieds du prolongement de chacun des axes des bandes, et

b) d'une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à la piste 09-27 constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal, et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de chaque bande, à deux cents (200) pieds dans le sens vertical au-dessus d'un point qui est au même niveau que de l'extrémité de chaque bande et à dix mille (10,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de chaque bande, les extrémités de chaque ligne supérieure horizontale imaginaire étant à mille deux cent cinquante (1,250) pieds du prolongement de chacun des axes des bandes,

ces surfaces apparaissant sur le plan nº MT-1593 du ministère des Transports, daté du 25 août 1975.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the assigned elevation of the airport reference point, and

(*b*) where the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Transport Plan MT-1593, dated August 25, 1975.

PARTIE IV

Surfaces extérieures

Chacune des surfaces extérieures est une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude désignée du point de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

cette surface extérieure apparaissant sur le plan nº MT-1593 du ministère des Transports, daté du 25 août 1975.

PART V

Description of Each Strip

Each strip is described as follows:

(*a*) the strip associated with runway 04-22 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and ten thousand nine hundred (10,900) feet in length,

(*b*) the strip associated with runway 09-27 is five hundred (500) feet in width, two hundred and fifty (250) feet being on each side of the centre line of the runway, and six thousand five hundred and eighty (6,580) feet in length,

(*c*) the strip associated with runway 14-32 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and nine thousand three hundred (9,300) feet in length,

which strips are shown on Department of Transport Plan MT-1593, dated August 25, 1975.

PARTIE V

Bandes

La bande associée à

a) la piste 04-22 est de mille (1,000) pieds de largeur et située de telle sorte que sa ligne imaginaire centrale est à cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de dix mille neuf cents (10,900) pieds,

b) la piste 09-27 est de cinq cents (500) pieds de largeur et située de telle sorte que sa ligne imaginaire centrale est à soit deux cent cinquante (250) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de six mille cinq cent quatre-vingt (6,580) pieds,

c) la piste 14-32 est de mille (1,000) pieds de largeur et située de telle sorte que sa ligne imaginaire centrale est à, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de neuf mille trois cents (9,300) pieds,

ces bandes apparaissant sur le plan nº MT-1593 du ministère des Transports, daté du 25 août 1975.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line production of each strip, and extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Transport Plan MT-1593, dated August 25, 1975.

PARTIE VI

Surfaces de transition

Chacune des surfaces de transition est une surface constituée d'un plan incliné qui s'élève à raison de un (1) pied dans le sens vertical pour sept (7) pieds dans le sens horizontal, perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, et qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure ou avec une autre surface de transition d'une bande adjacente, le tout tel qu'indiqué sur le plan n° MT-1593 du ministère des Transports, daté du 25 août 1975.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 84

AERONAUTICS ACT

Grande Prairie Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT GRANDE PRAIRIE AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Grande Prairie Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Grande Prairie Airport, in the vicinity of Grande Prairie, in the Province of Alberta; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point determined in the manner set out in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 2,188 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands and lands under water, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which lands are

CHAPITRE 84

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Grande Prairie

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE GRANDE PRAIRIE

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Grande Prairie.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Grande Prairie, situé à proximité de Grande Prairie, dans la province d'Alberta; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport qui comprend la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande est décrite plus en détail à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point déterminé de la manière visée à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe; cette surface d'approche étant décrite plus en détail à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition étant décrite plus en détail à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport; cette surface extérieure étant décrite plus en détail à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

3. Pour l'application du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 2,188 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les terrains recouverts d'eau et les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de

described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

General

5. No person shall erect or construct on any land or any land under water to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surfaces; or

(*c*) the transitional surfaces.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

COMMENCING at the intersection of runways 06-24 and 11-29, THENCE, easterly along the centre line of runway 06-24 for a distance of two thousand (2,000) feet, THENCE, southerly and perpendicular to the centre line a distance of five hundred (500) feet to a point being the airport reference point.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

COMMENCING at the Southeast corner of Section Three (3), Township Seventy-Two (72), Range Six (6), West of the Sixth (6th) Meridian; THENCE, Northerly along the Eastern boundary thereof to the Northeast corner of the Southeast Quarter of said Section; THENCE, Westerly along the Northern boundary of said Quarter Section to the Northwest corner thereof; THENCE, Northerly along the Eastern boundary of the Northwest Quarter of said Section to the Northeast corner thereof; THENCE, Westerly along the Northern boundary of said quarter Section to the Northwest corner thereof; THENCE, Northerly along the Western boundary of Section Ten (10) to the Northwest corner of the Southwest Quarter of said Section; THENCE, Westerly along the Northern boundaries of the South Halves of Sections Nine (9,) Eight (8) and Seven (7) and their productions across Road Allowances to the North-

l'annexe, sauf les terrains qui font ou feront partie de l'aéroport.

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire sur un terrain, visé par le présent règlement, aucun édifice, ouvrage ou objet, ou de faire un rajout à aucun édifice, ouvrage ou objet existant, dont le sommet serait plus élevé que l'une des surfaces qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) les surfaces extérieures; ou

c) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain, visé par le présent règlement, de laisser la végétation dépasser en hauteur le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces indiquées aux alinéas 5*a*) à *c*) qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain.

7. En cas de contravention à l'article 6, le Ministre peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Un point situé à l'intersection d'une parallèle à l'axe de la piste 06-24 tirée à cinq cents (500) pieds au sud de cet axe et d'une perpendiculaire à ce même axe tirée à deux mille (2,000) pieds à l'est du point d'intersection des pistes 06-24 et 11-29.

PARTIE II

Limites extérieures des terrains

COMMENÇANT à l'angle sud-est de la section trois (3), dans le township soixante-douze (72), rang six (6), à l'ouest du sixième (6e) méridien; DE LÀ, en direction nord, le long de la limite est de ladite section jusqu'à l'angle nord-est de son quartier sud-est; DE LÀ, en direction ouest, le long de la limite nord dudit quartier jusqu'à son angle nord-ouest; DE LÀ, en direction nord, le long de la limite est du quartier nord-ouest de ladite section jusqu'à son angle nord-est; DE LÀ, en direction ouest, le long de la limite nord dudit quartier de ladite section jusqu'à l'angle nord-ouest de cette dernière; DE LÀ, en direction nord, le long de la limite ouest de la section dix (10) jusqu'à l'angle nord-ouest du quartier sud-ouest de ladite section; DE LÀ, en direction ouest, le long des limites nord des moitiés sud des sections neuf (9), huit (8) et sept (7) et le long de leur prolongement en traversant les emprises de voies

west corner of the Southwest Quarter of Section Seven (7); THENCE, Southerly along the Western boundary of said Quarter Section to the Southwest corner thereof; THENCE, Westerly along the Northern boundary of Section One (1), Township Seventy-two (72), Range Seven (7), West of the Sixth (6th) Meridian and its production across the Road Allowance to the Northeast corner of the Northwest Quarter thereof; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of said Quarter Section to the Southeast corner thereof; THENCE, Westerly along the Northern boundary of the Southwest Quarter of said Section to the Northwest corner thereof; THENCE, Southerly along the Western boundary of said Quarter Section and its production across the Road Allowance to the Northwest corner of Section Thirty-six (36), Township Seventy-one (71), Range Seven (7) West of the Sixth (6th) Meridian; THENCE, Southerly along the Western boundaries of Sections Thirty-six (36) and Twenty-five (25) to the intersection with the Northern limit of Road Plan 2457 J.Y.; THENCE, Southerly on a straight line to the intersection of the Southern limit of said Plan and the Eastern limit of Road Plan 5273 K.S.; THENCE, Southerly along the Eastern limit of said Plan 5273 K.S. to its intersection with the Northern boundary of Section Thirteen (13); THENCE, Easterly along the Northern boundary of the Northwest Quarter of said Section Thirteen (13) to the Northeast corner thereof; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of said Quarter Section to the Southeast corner thereof; THENCE, Easterly along the Northern Boundary of the Southeast Quarter of said Section and its production across the Road Allowance to Northwest corner of the Southwest Quarter of Section Eighteen (18), Township Seventy-One (71), Range Six (6), West of the Sixth (6th) Meridian; THENCE, Southerly along the Western boundary of said Quarter Section to its intersection with the Northern limit of Right-of-Way Plan 3399 C.L.; THENCE, Easterly along said Northern limit through Sections Eighteen (18) and Seventeen (17) and its production across the Road Allowance to its intersection with the Western boundary of Lot Eighteen (18) in the Flyingshot Lake Settlement, as shown on a Plan of Survey of said Settlement, signed at Ottawa on November 11, 1908; THENCE, Northeasterly along the Northern limit of said Right-of-Way Plan 3399 C.L. through Lots Eighteen (18), Two (2) and Three (3) of said Settlement and its production across Road Allowances to its intersection with the Southern limit of the Road Allowance through Lot Three (3) of said Settlement; THENCE, Easterly along the Southern limit of the Road Allowance through Lots Three (3) and Four (4) of said Settlement and its production across the Road Allowance to its intersection with the Western boundary of Lot Five (5) of said Settlement; THENCE, Easterly along the Southern limit of Road Plan 2783 C.L. and its production across the Road Allowance to its intersection with the Western boundary of Lot Six (6) of said Settlement; THENCE, Southerly along the said Western boundary of said Lot Six (6) of said Settlement to the Southwest corner thereof; THENCE, Easterly along the Southern limit of said Lot to the Southeast corner thereof; THENCE, Northerly along the Eastern boundary of said Lot and its production across Road Plan 7442 A.U. to intersect the Northern limit of said Road Plan; THENCE, Easterly along the Northern limit of said Plan to its intersection with the Western limit of Road Plan 2358 N.Y.; THENCE, Northerly along the

publiques jusqu'à l'angle nord-ouest du quartier sud-ouest de la section sept (7); DE LÀ, en direction sud, le long de la limite ouest dudit quartier de ladite section jusqu'à son angle sud-ouest; DE LÀ, en direction ouest, le long de la limite nord de la section un (1), township soixante-douze (72), rang sept (7), à l'ouest du sixième (6e) méridien et de son prolongement à l'emprise de voie publique jusqu'à l'angle nord-est de son quartier nord-ouest; DE LÀ, en direction sud, le long de la limite est dudit quartier de ladite section jusqu'à son angle sud-est; DE LÀ, en direction ouest, le long de la limite nord du quartier sud-ouest de ladite section jusqu'à son angle nord-ouest; DE LÀ, en direction sud, le long de la limite ouest dudit quartier de ladite section et de son prolongement à l'emprise de voie publique jusqu'à l'angle nord-ouest de la section trente-six (36), township soixante-et-onze (71), rang sept (7) à l'ouest du sixième (6e) méridien; DE LÀ, en direction sud, le long des limites ouest des sections trente-six (36) et vingt-cinq (25) jusqu'à l'intersection avec la limite nord du Road Plan 2457 J.Y.; DE LÀ, en direction sud, en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite sud dudit plan avec la limite est du Road Plan 5273 K.S.; DE LÀ, en direction sud, le long de la limite est dudit plan 5273 K.S. jusqu'à son intersection avec la limite nord de la section treize (13); DE LÀ, en direction est, le long de la limite nord du quartier nord-ouest de ladite section treize (13) jusqu'à son angle nord-est; DE LÀ, en direction sud, le long de la limite est dudit quartier de ladite section jusqu'à son angle sud-est; DE LÀ, en direction est, le long de la limite nord du quartier sud-est de ladite section et le long de son prolongement à l'emprise de voie publique jusqu'à l'angle nord-ouest du quartier sud-ouest de la section dix-huit (18), township soixante-et-onze (71), rang six (6) à l'ouest du sixième (6e) méridien; DE LÀ, en direction sud, le long de la limite ouest dudit quartier de ladite section jusqu'à son intersection avec la limite nord du plan d'emprise 3399 C.L.; DE LÀ, en direction est, le long de ladite limite nord en traversant les sections dix-huit (18) et dix-sept (17) et le long de son prolongement à l'emprise de voie publique jusqu'à l'intersection avec la limite ouest du lot dix-huit (18) dans la municipalité régionale de Flyingshot Lake, tel qu'indiqué sur le plan d'arpentage de ladite municipalité régionale, signé à Ottawa le 11 novembre 1908 de notre ère; DE LÀ, en direction nord-est, le long de la limite nord dudit plan d'emprise 3399 C.L. en traversant les lots dix-huit (18), deux (2) et trois (3) de ladite municipalité régionale et le long de son prolongement aux emprises de voies publiques jusqu'à son intersection avec la limite sud de l'emprise de voie publique en traversant le lot trois (3) de ladite municipalité régionale; DE LÀ, en direction est, le long de la limite sud de l'emprise de voie publique en traversant les lots trois (3) et quatre (4) de ladite municipalité régionale et le long de son prolongement à l'emprise de voie publique jusqu'à son intersection avec la limite ouest du lot cinq (5) de ladite municipalité régionale; DE LÀ, en direction est, le long de la limite sud du Road Plan 2783 C.L. et le long de son prolongement à l'emprise de voie publique jusqu'à son intersection avec la limite ouest du lot six (6) de ladite municipalité régionale; DE LÀ, en direction sud, le long de ladite limite ouest dudit lot six (6) de ladite municipalité régionale jusqu'à son angle sud-ouest; DE LÀ, en direction est, le long de la limite sud dudit lot jusqu'à son angle sud-est; DE LÀ, en direction nord, le long de la limite est dudit lot et de son prolongement du Road Plan

Western limit of said plan to its intersection with the Southern limit of Right-of-Way Plan 3399 C.L.; THENCE, Northeasterly along the Southern limit of said Plan and its production across said Plan 2358 N.Y. to its intersection with the original Eastern boundary of Section Twenty-Two (22); THENCE, Northerly along the original Eastern boundaries of Sections Twenty-two (22), Twenty-seven (27) and Thirty-four (34) and their productions across Road Allowances to the point of commencement.

PART III

Description of Approach Surfaces

Being a surface abutting each end of the strips associated with the runways designated 11-29 and 06-24, and more particularly described as follows:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 11,

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 29,

(*c*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 06, and

(*d*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 29,

consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line, which approach surfaces are shown on Department of Public Works Plan No. E.1191 dated October 14, 1975.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the assigned elevation of the airport reference point, and

(*b*) where the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Public Works Plan No. E. 1191 dated October 14, 1975.

7442 A.U. jusqu'à rencontrer la limite nord dudit Road Plan; DE LÀ, en direction est, le long de la limite nord dudit plan jusqu'à son intersection avec la limite ouest du Road Plan 2358 N.Y.; DE LÀ, en direction nord, le long de la limite ouest dudit plan jusqu'à son intersection avec la limite sud du plan d'emprise 3399 C.L.; DE LÀ, en direction nord-est, le long de la limite sud dudit plan et de son prolongement au plan 2358 N.Y. jusqu'à son intersection avec la limite est de la section vingt-deux (22); DE LÀ, en direction nord, le long des limites est des sections vingt-deux (22), vingt-sept (27) et trente-quatre (34) et le long de leur prolongement en traversant les emprises de voies publiques jusqu'au point de départ.

PARTIE III

Surfaces d'approche

Chacune des surfaces d'approche est une surface imaginaire attenante à chacune des extrémités des bandes associées aux pistes 11-29 et 06-24 et décrite de façon plus précise ci-dessous:

a) une surface attenante à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche 11,

b) une surface attenante à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche 29,

c) une surface attenante à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche 06, et

d) une surface attenante à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche 29,

constituée d'un plan incliné dont l'inclinaison est déterminée à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à dix mille (10,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la limite supérieure horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de l'axe de la bande, ces surfaces d'approche apparaissant sur le plan nº E. 1191 du ministère des Travaux publics, daté du 14 octobre 1975.

PARTIE IV

Surface extérieure

Chacune des surfaces extérieures est une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude désignée du point de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

cette surface extérieure apparaissant sur le plan nº E. 1191 du ministère des Travaux publics, daté du 14 octobre 1975.

PART V

Description of Each Strip

Each strip is described as follows:

(*a*) the strip associated with runway 06-24 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre of the runway, and six thousand six hundred (6,600) feet in length,

(*b*) the strip associated with runway 11-29 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and six thousand nine hundred (6,900) feet in length,

which strips are shown on Department of Public Works Plan No. E. 1191 dated October 14, 1975.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip and extending upward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Public Works Plan No. E. 1191 dated October 14, 1975.

PARTIE V

Bandes

Chaque bande est décrite de la façon suivante:

a) la bande associée à la piste 06-24 est large de mille (1,000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de six mille six cents (6,600) pieds,

b) la bande associée à la piste 11-29 est large de mille (1,000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de six mille neuf cents (6,900) pieds,

ces bandes apparaissant sur le plan nº E.1191 du ministère des Travaux publics, daté du 14 octobre 1975.

PARTIE VI

Surfaces de transition

Chacune des surfaces de transition est une surface constituée d'un plan incliné qui s'élève à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, et qui s'étend vers le haut à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure ou avec la surface de transition d'une bande adjacente, le tout tel qu'indiqué sur le plan nº E. 1191 du ministère des Travaux publics, daté du 14 octobre 1975.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 85

AERONAUTICS ACT

Halifax International Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT HALIFAX INTERNATIONAL AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Halifax International Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Halifax International Airport, in the Province of Nova Scotia; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at a strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane centering on and located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, 1200 feet in width, including the runway, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 434 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the

CHAPITRE 85

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport international de Halifax

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE HALIFAX

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport international de Halifax*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport international de Halifax, dans la province de la Nouvelle-Écosse; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterissage de l'aéroport de 1,200 pieds de largeur, piste comprise, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire centré sur le point de repère de l'aéroport et situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée de ce point de repère. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est censé être à 434 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, définis plus en détail à la partie II de l'annexe.

Dispositions générales

5. Nul ne pourra ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet existant, dont le

highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows:

BEGINNING at the most Southerly corner of lands now or formerly owned by Edward Griswold at Crown Post No. 1397 as established by the Department of Lands and Forests for the Province of Nova Scotia; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1396; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1426; THENCE, in a Southwesterly direction to Crown Post No. 1427; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1428; THENCE, in a Southwesterly direction to Crown Post No. 1429; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1430; THENCE, in a Southwesterly direction to Crown Post No. 1438; THENCE, in a Southwesterly direction to Crown Post No. 1437; THENCE, in a Southwesterly direction to Crown Post No. 1419; THENCE, continuing to Crown Post No. 1420; THENCE, continuing to Crown Post No. 1424; THENCE, in a Northwesterly direction to Crown Post No. 1425; THENCE, in a Northwesterly direction to Crown Post No. 1674; THENCE, in a Northwesterly direction to Crown Post No. 1675; THENCE, in a Westerly direction to Crown Post No. 1673; THENCE, in a Southwesterly direction to Crown Post No. 1672; THENCE, in a Southwesterly direction to Crown Post No. 1671; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1670; THENCE, in a Southwesterly direction to Crown Post No. 1669; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1668; THENCE, in a Southwesterly direction to Crown Post No. 1666; THENCE, in a Northwesterly direction to Crown Post No. 1665; THENCE, in a Northwesterly direction to Crown Post No. 1494; THENCE, in a Northwesterly direction along the Southwesterly boundary of lands now or formerly owned by T.R. Gue to its intersection with a line running S. 27°01′50″ W. from the most Southerly corner of the landing strip of Runway 06-24; THENCE, following the last mentioned bound, N. 27°01′50″ E. to its intersection with a line parallel with the Southwesterly end of Strip 06-24 and six thousand and six hundred feet (6,600′) therefrom; THENCE, N. 55°00′ W. a distance of three thousand and forty-eight feet (3,048′) to a point; THENCE, N. 35°00′ E. a distance of one thousand six hundred and fifty feet (1,650′), more or less, to a point on the Southwesterly boundary of lands now or formerly owned by Spencer Boyd; THENCE, following the last mentioned bound in a Northwesterly direction to Crown Post No. 1491; THENCE, in a Southwesterly direction to Crown Post No. 1502; THENCE, continuing to a point on the property line between the lands now or formerly owned by W. and H. Preeper and the lands now or formerly owned by Spencer Boyd; THENCE, in a Northwesterly direction along the last mentioned property line to its intersection with the Southeasterly boundary of lands now or formerly owned by Richard S. Redman; THENCE, in a Northwesterly direction to a point being the most Easterly corner of lands now or formerly owned by William Smith; THENCE, in a Northeasterly direction to Crown Post No. 1688; THENCE, in a Northeasterly direction to Crown Post No. 1687; THENCE,

point le plus élevé dépasserait en hauteur, à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir:

a) une surface horizontale dont la limite extérieure peut être définie de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'angle sud des terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à Edward Griswold, à la borne de la Couronne nº 1397 comme l'a établie le ministère des Terres et Fôrets de la province de la Nouvelle-Écosse; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1396; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1426; DE LÀ, en direction du sud-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1427; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1428; DE LÀ, en direction du sud-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1429; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1430; DE LÀ, en direction du sud-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1438; DE LÀ, en direction du sud-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1437; DE LÀ, en direction du sud-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1419; DE LÀ, en continuant jusqu'à la borne de la Couronne nº 1420; DE LÀ, en continuant jusqu'à la borne de la Couronne nº 1424; DE LÀ, en direction du nord-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1425; DE LÀ, en direction du nord-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1674; DE LÀ, en direction du nord-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1675; DE LÀ, en direction de l'ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1673; DE LÀ, en direction du sud-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1672; DE LÀ, en direction du sud-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1671; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1670; DE LÀ, en direction du sud-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1669; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1668; DE LÀ, en direction du sud-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1666; DE LÀ, en direction du nord-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1665; DE LÀ, en direction du nord-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1494; DE LÀ, en direction du nord-ouest, le long de la limite sud-ouest des terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à T. R. Gue, jusqu'à son intersection avec une ligne orientée S. 27°01′50″ W., à partir de l'angle sud de la bande d'atterrissage de la piste 06-24; DE LÀ, le long de cette dernière limite, N. 27°01′50″ E., jusqu'à son intersection avec une ligne parallèle à l'extrémité sud-ouest de la bande 06-24 et distante de six mille six cents pieds (6,600′) de celle-ci; DE LÀ, N. 55°00′ O., jusqu'à un point distant de trois mille quarante-huit pieds (3,048′); DE LÀ, N. 35°00′ E., jusqu'à un point distant de mille six cent cinquante pieds (1,650′), plus ou moins, situé sur la limite sud-ouest des terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à Spencer Boyd; DE LÀ, le long de la dernière limite en direction du nord-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1491; DE LÀ, en direction du sud-ouest, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1502; DE LÀ, en continuant jusqu'à un point situé sur la ligne de démarcation entre les terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à W. et H. Preeper et les terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à Spencer Boyd; DE LÀ, en direction du nord-ouest, le long de la dernière ligne de démarcation, jusqu'à

in a Northeasterly direction along the Southeasterly boundary of lands now or formerly owned by Jas. W. Vandergrift to its intersection with a line running N. 62°58′10″ W. from the most Westerly corner of Strip 15-33; THENCE, S. 62°58′10″ E. to its intersection with a line parallel with the Northwesterly limit of Strip 15-33 and seven thousand and five hundred feet (7,500′) therefrom; THENCE, following the last described line, N. 35°00′ E. a distance of three thousand and three hundred feet (3,300′) to a point; THENCE, S. 55°00′ E. to a point at the intersection of a straight line running from Crown Post No. 1681 to Crown Post No. 1682; THENCE, in a Northeasterly direction to Crown Post No. 1681; THENCE, in a Northeasterly direction to Crown Post No. 1637; THENCE, in a Northeasterly direction to Crown Post No. 1638; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1639; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1635; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1633; THENCE, in a Southeasterly direction following a line leading to Crown Post No. 1617 to its intersection with the Southerly boundary of a public road; THENCE, following the said Southerly boundary in a Northeasterly direction to its intersection with a straight line running from Crown Post No. 1628 to Crown Post No. 1630; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1630; THENCE, in a Southeasterly direction to a point at the intersection of a line running N. 27°01′50″ E. from the most Northerly corner of Strip 06-24 with a line parallel with the Northeasterly boundary of said Strip 06-24 and seven thousand feet (7,000′) therefrom; THENCE, following the last mentioned line, S. 55°00′ E. a distance of three thousand one hundred and sixty feet (3,160′) to a point; THENCE, S. 35°00′ W. to a point at the intersection of a straight line running from Crown Post No. 1593 to Crown Post No. 1591; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1591; THENCE, in a Northeasterly direction to Crown Post No. 1590; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1589; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1588; THENCE, in a Southeasterly direction to Crown Post No. 1587; THENCE, in a Southwesterly direction following the Northerly boundary of lands now or formerly owned by Thos. Ready to its intersection with the Easterly boundary of lands now or formerly owned by John Cribby; THENCE, following the last mentioned property line and its production in a Southeasterly direction to its intersection with the Northerly boundary of lands now or formerly owned by Edward Griswold; THENCE, following the last mentioned bound in a Northeasterly direction to its intersection with the Westerly boundary of lands now or formerly owned by John Hatfield; THENCE, following the Easterly boundary of lands now or formerly owned by Edward Griswold in a Southeasterly direction to a point; THENCE, following the Southerly boundary of lands now or formerly owned by Edward Griswold in a Southwesterly direction to the Point of Beginning,

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 06-24 and the strip designated as 15-33, and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are six hundred (600) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and two

son intersection avec la limite sud-est des terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à Richard S. Redman; DE LÀ, en direction du nord-ouest, jusqu'à un point situé à l'angle est des terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à William Smith; DE LÀ, en direction du nord-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1688; DE LÀ, en direction du nord-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1687; DE LÀ, en direction du nord-est, le long de la limite sud-est des terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à Jas. W. Vandergrift, jusqu'à son intersection avec une ligne orientée N. 62°58′10″ O., à partir de l'angle ouest de la bande 15-33; DE LÀ, S. 62°58′10″ E., jusqu'à son intersection avec une ligne parallèle à la limite nord-ouest de la bande 15-33 et distante de sept mille cinq cents pieds (7,500′) de celle-ci; DE LÀ, le long de la dernière ligne, N. 35°00′ E., jusqu'à un point distant de trois mille trois cents pieds (3,300′); DE LÀ, S. 55°00′ E., jusqu'à un point situé à l'intersection d'une ligne droite allant de la borne de la Couronne nº 1681 jusqu'à la borne de la Couronne nº 1682; DE LÀ, en direction du nord-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1681; DE LÀ, en direction du nord-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1637; DE LÀ, en direction du nord-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1638; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1639; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1635; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1633; DE LÀ, en direction du sud-est, le long d'une ligne menant jusqu'à la borne de la Couronne nº 1617 jusqu'à son intersection avec la limite sud d'une route publique; DE LÀ, le long de ladite limite sud, en direction nord-est, jusqu'à son intersection avec une ligne droite allant de la borne de la Couronne nº 1628 jusqu'à la borne de la Couronne nº 1630; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1630; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à un point situé à l'intersection d'une ligne, orientée N. 27°01′50″ E. et partant de l'angle nord de la bande 06-24, avec une ligne parallèle à la limite nord-est de ladite bande 06-24 et distante de sept mille pieds (7,000′) de celle-ci; DE LÀ, le long de la dernière ligne, S. 55°00′ E. jusqu'à un point distant de trois mille cent-soixante pieds (3,160′); DE LÀ, S. 35°00′ O., jusqu'à un point situé à l'intersection d'une ligne droite allant de la borne de la Couronne nº 1593 jusqu'à la borne de la Couronne nº 1591; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1591; DE LÀ, en direction du nord-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1590; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1589; DE LÀ en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1588; DE LÀ, en direction du sud-est, jusqu'à la borne de la Couronne nº 1587; DE LÀ, en direction sud-ouest, le long de la limite nord des terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à Thos. Ready, jusqu'à son intersection avec la limite est des terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à John Cribby; DE LÀ, le long de la dernière ligne de démarcation et de son prolongement, en direction sud-est, jusqu'à son intersection avec la limite nord des terrains appartenant et ayant déjà appartenu à Edward Griswold; DE LÀ, le long de la dernière limite, en direction nord-est, jusqu'à son intersection avec la limite ouest des terrains appartenant ou ayant appartenu à John Hatfield; DE LÀ, le long de la limite est des terrains appartenant ou

thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being two hundred (200) feet above the elevations at the strip ends, and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the strip ends, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces,

as shown on Plan No. M-2020 (A, B, C) dated September 16, 1960, of record in the Department of Transport at Ottawa.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

1. (1) BEGINNING at a concrete monument at the most Easterly corner of lands now or formerly owned by Lawrence Whelan; THENCE, N.44°45′ E. a distance of seven thousand one hundred and thirty-four feet and four tenths (7,134.4′).

(2) For the purposes of subsection (1), all bearings are astronomical and are referred to the centre line of strip 06-24, Halifax International Airport, County of Halifax, Province of Nova Scotia, which centre line is deemed to be North thirty-five degrees, zero zero minute East (N. 35°00′ E.).

PART II

Description of Lands to Which These Regulations Apply

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate in the County of Halifax, Province of Nova Scotia, the outermost boundary of which is the limits of the horizontal surface described in paragraph 5(*a*) of these Regulations, but excluding therefrom all lands, water and roads within three (3) parcels of land the outermost boundaries of which parcels are described as follows:

Parcel 1:

BEGINNING at a concrete monument at the most Easterly corner of lands now or formerly owned by Lawrence Whelan; THENCE, following the Northeasterly boundary of said lands now or formerly owned by Lawrence Whelan, N. 37°14′ W. a

ayant déjà appartenu à Edward Griswold, jusqu'à un point, en direction sud-est; DE LÀ, le long de la limite sud des terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à Edward Griswold, en direction sud-ouest, jusqu'au point de départ,

b) les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande désignée par les chiffres 06-24 et de la bande désignée par les chiffres 15-33, et s'étendant à l'extérieur de ces bandes, les dimensions desdites surfaces d'approche étant de six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de bande, et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures de ces surfaces d'approche, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude des extrémités de bande, et à dix mille (10,000) pieds horizontalement des extrémités de bande, et

c) les diverses surfaces de transition, chacune s'élevant obliquement à raison de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement à partir des limites latérales extérieures des bandes et de leurs surfaces aboutissantes,

les surfaces définies ci-dessus sont indiquées sur le plan n° M-2020 (A, B, C), en date du 16 septembre 1960, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

1. (1) COMMENÇANT à une borne-signal en ciment située à l'angle est des terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à Lawrence Whelan; DE LÀ, N. 44°45′ E., à une distance de sept mille cent trente-quatre pieds et quatre dixièmes (7,134.4′).

(2) Aux fins du paragraphe (1), tous les relèvements sont astronomiques et se rapportent à l'axe de la bande 06-24 de l'aéroport international de Halifax, comté de Halifax, province de la Nouvelle-Écosse, et ledit axe est censé être situé à trente-cinq degrés au nord et à zéro zéro minute à l'est (N. 35°00′E.).

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

LA TOTALITÉ ET CHACUNE des parcelles ou portions de terrains et d'immeubles, situés dans le comté de Halifax, province de la Nouvelle-Écosse, dont la limite extérieure constitue les limites de la surface horizontale décrite à l'alinéa 5*a*), mais en y excluant tous les terrains, l'eau et les routes qui sont à l'intérieur des trois (3) parcelles de terrains dont voici la description des limites extérieures:

Parcelle 1:

COMMENÇANT à une borne-signal en ciment à l'angle est des terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à Lawrence Whelan; DE LÀ, le long de la limite nord-est desdits terrains appartenant ou ayant déjà appartenu à Lawrence Whelan, N.

distance of two thousand and ninety-five feet and four tenths (2,095.4′) to a point on the Southeasterly boundary of Highway No. 2A where there is a concrete monument; THENCE, following the said Southeasterly boundary of Highway No. 2A, N. 40°52′ E. a distance of two hundred and sixteen feet (216′) to a point; THENCE, following a 0°58′ curve to the left a distance of two thousand eight hundred and eighty-three feet and six tenths (2,883.6′) to a point; THENCE, N. 12°46′ E. a distance of one hundred and twenty-six feet (126′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, N. 52°46′ E. a distance of three hundred and eighty-nine feet and nine tenths (389.9′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, N. 1°08′ E. a distance of one thousand two hundred and forty-two feet and nine tenths (1,242.9′) to a point on the Easterly boundary of Highway No. 2A where there is a concrete monument; THENCE, following the Easterly boundary of Highway No. 2A, N. 12°46′ E. a distance of four thousand seven hundred and twenty-one feet (4,721′) to a point; THENCE, following a 1°26′ curve to the left a distance of two thousand seven hundred and eighty-one feet and eight tenths (2,781.8′) to a point; THENCE, N. 27°21′ W. a distance of two hundred and fifty-two feet and three tenths (252.3′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, N. 51°09′ E. a distance of two hundred and seventeen feet (217.0′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 38°48′ E. a distance of one thousand four hundred and fifty-eight feet and five tenths (1,458.5′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, N. 51°00′ E. a distance of one thousand three hundred and two feet and two tenths (1,302.2′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 38°55′ E. a distance of one thousand seven hundred and eighty-three feet (1,783.0′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, N. 50°57′ E. a distance of one thousand five hundred and sixty-four feet and two tenths (1,564.2′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 9°37′ E. a distance of three hundred and sixty-five feet and one tenth (365.1′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, N. 70°57′ E. a distance of three thousand eight hundred and eighty-one feet and three tenths (3,881.3′) to a point on the Westerly boundary of a public road where there is a concrete monument; THENCE, following the Westerly boundary of the aforementioned public road a distance of two thousand and forty-seven feet (2,047′), more or less, to its intersection with the Northeasterly production of the centre line of Runway 06-24 where there is a concrete monument; THENCE, continuing along the Westerly and Southwesterly boundary of the same public road a distance of six thousand one hundred and nineteen feet (6,119′), more or less, to its intersection with the Northerly boundary of Guysborough Road where there is a concrete monument; THENCE, following the Northwesterly boundary of Guysborough Road in a Southwesterly direction a distance of one thousand four hundred and sixty-seven feet (1,467′), more or less, to its intersection with the Southeasterly production of the centre line of Runway 15-33 where there is a concrete monument; THENCE, following the Northwesterly and Northerly boundary of said Guysborough Road in a general Southwesterly direction a distance of six thousand four hundred and twenty-six feet (6,426′), more or less, to a point where there is a concrete monument, said point being the most Easterly corner of the Cemetery lot; THENCE, N. 47°19′ W. a

37°14′ O., à une distance de deux mille quatre-vingt-quinze pieds et quatre dixièmes (2,095.4′), jusqu'à un point situé sur la limite sud-est de la route nº 2A où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, le long de ladite limite sud-est de la route nº 2A, N. 40°52′ E., jusqu'à un point distant de deux cent seize pieds (216′); DE LÀ, le long d'une courbe orientée 0°58′ vers la gauche, jusqu'à un point distant de deux mille huit cent quatre-vingt-trois pieds et six dixièmes (2,883.6′); DE LÀ, N. 12°46′ E., jusqu'à un point distant de cent vingt-six pieds (126′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, N. 52°46′ E., jusqu'à un point distant de trois cent quatre-vingt-neuf pieds et neuf dixièmes (389.9′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, N. 1°08′ E., jusqu'à un point distant de mille deux cent quarante-deux pieds et neuf dixièmes (1,242.9′) et situé sur la limite est de la route nº 2A où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, le long de la limite est de la route nº 2A, N. 12°46′ E., jusqu'à un point distant de quatre mille sept cent vingt et un pieds (4,721′); DE LÀ, le long d'une courbe orientée 1°26′ vers la gauche, jusqu'à un point distant de deux mille sept cent quatre-vingt-un pieds et huit dixièmes (2,781.8′); DE LÀ, N. 27°21′ O., jusqu'à un point distant de deux cent cinquante-deux pieds et trois dixièmes (252.3′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, N. 51°09′ E., jusqu'à un point distant de deux cent dix-sept pieds (217.0′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, S. 38°48′ E., jusqu'à un point distant de mille quatre cent cinquante-huit pieds et cinq dixièmes (1,458.5′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, N. 51°00′ E., jusqu'à un point distant de mille trois cent deux pieds et deux dixièmes (1,302.2′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, S. 38°55′ E., jusqu'à un point distant de mille sept cent quatre-vingt trois pieds (1,783.0′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, N. 50° 57′ E., jusqu'à un point distant de mille cinq cent soixante-quatre pieds et deux dixièmes (1,564.2′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, S. 9°37′ E., jusqu'à un point distant de trois cent soixante-cinq pieds et un dixième (365.1′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, N. 70°57′ E., jusqu'à un point distant de trois mille huit cent quatre-vingt-un pieds et trois dixièmes (3,881.3′) et situé sur la limite ouest d'un chemin public où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, le long de la limite ouest de ce dernier chemin public, jusqu'à son intersection, distance de deux mille quarante-sept pieds (2,047′), plus ou moins, avec le prolongement nord-est de l'axe de la piste 06-24 où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, en continuant le long des limites ouest et sud-ouest du même chemin public, jusqu'à son intersection, distance de six mille cent dix-neuf pieds (6,119′), plus ou moins, avec la limite nord du chemin Guysborough où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, le long de la limite nord-ouest du chemin Guysborough, en direction du sud-ouest, jusqu'à son intersection, distance de mille quatre cent soixante-sept pieds (1,467′), plus ou moins, avec le prolongement sud-est de l'axe de la piste 15-33 où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, le long des limites nord-ouest et nord dudit chemin Guysborough en direction générale du sud-ouest, jusqu'à un point distant de six mille quatre cent vingt-six pieds (6,426′), plus ou moins, où se trouve une borne-signal en ciment, ledit point constituant l'angle est du lot du cimetière; DE LÀ, N. 47°19′ O., jusqu'à un point distant de deux cent huit pieds et sept dixièmes (208.7′) où se trouve

distance of two hundred and eight feet and seven tenths (208.7′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 39°29′ W. a distance of two hundred feet and three tenths (200.3′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 45°35′ E. a distance of two hundred and sixty-seven feet (267.0′) to a point on the Westerly boundary of Guysborough Road where there is a concrete monument; THENCE, following the Westerly and Northwesterly boundary of said Guysborough Road in a Southwesterly direction a distance of one thousand two hundred and seventy-nine feet (1,279′), more or less, to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 41°14′ E. a distance of sixty-six feet (66′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 34°37′ W. a distance of two thousand three hundred and sixty feet and three tenths (2,360.3′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 17°48′ E. a distance of two thousand four hundred and thirty-eight feet and nine tenths (2,438.9′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 72°14′ W. a distance of three thousand six hundred and thirty-two feet and four tenths (3,632.4′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, N. 17°44′ W. a distance of one thousand eight hundred and twenty-four feet and three tenths (1,824.3′) to a point on the Northwesterly boundary of Old Guysborough Road where there is a concrete monument; THENCE, following a curve to the right along the said Old Guysborough Road a distance of six hundred and forty-six feet and nine tenths (646.9′) to the Point of Beginning.

Parcel 2:

COMMENCING at Crown Post No. 1605 on the Easterly boundary of the public road leading to Oldham; THENCE, N. 89°01′ E. a distance of six hundred and sixty-one feet and six tenths (661.6′) to a point called Point of Beginning. THENCE, from the Point of Beginning so determined, S. 54°47′ E. a distance of two hundred feet (200′) to a point; THENCE, S. 35°13′ W. a distance of two hundred feet (200′) to a point; THENCE, N. 54°47′ W. a distance of two hundred feet (200′) to a point; THENCE, N. 35°13′ E. a distance of two hundred feet (200′) to the Point of Beginning.

Parcel 3:

COMMENCING at a concrete monument at the most Easterly corner of the Cemetery lot on the Northwest side of Guysborough Road; THENCE, N. 88°05′ E. a distance of seven hundred and thirty-two feet and four tenths (732.4′) to a point where there is an iron boundary post, said point being called Point of Beginning. THENCE, from the Point of Beginning so determined, S. 8°54′ E. a distance of one thousand one hundred and sixty-two feet (1,162.0′) to a point; THENCE, N. 81°06′ W. a distance of fifty feet (50′) to a point; THENCE, N. 8°54′ W. a distance of one thousand one hundred and seventy-one feet (1,171′) to a point on the Southerly boundary of Guysborough Road; THENCE, following the said Southerly boundary of Guysborough Road, S. 88°44′ E. a distance of fifty feet and eight tenths (50.8′) to the Point of Beginning.

All of which parcels are shown within coloured lines on plan No. M-2020 (A, B, C) dated September 16, 1960, of record in the Department of Transport at Ottawa.

une borne-signal en ciment; DE LÀ S. 39°29′ O., jusqu'à un point distant de deux cents pieds et trois dixièmes (200.3′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, S. 45°35′ E., jusqu'à un point distant de deux cent soixante-sept pieds (267.0′) et situé sur la limite ouest du chemin Guysborough où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, le long des limites ouest et nord-ouest dudit chemin Guysborough, en direction du sud-ouest, jusqu'à un point distant de mille deux cent soixante-dix-neuf pieds (1,279′), plus ou moins, où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, S. 41°14′ E., jusqu'à un point distant de soixante-six pieds (66′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, S. 34°37′ O., jusqu'à un point distant de deux mille trois cent soixante pieds et trois dixièmes (2,360.3′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, S. 17°48′ E., jusqu'à un point distant de deux mille quatre cent trente-huit pieds et neuf dixièmes (2,438.9′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, S. 72°14′ O., jusqu'à un point distant de trois mille six cent trente-deux pieds et quatre dixièmes (3,632.4′) où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, N. 17°44′ O., jusqu'à un point distant de mille huit cent vingt-quatre pieds et trois dixièmes (1,824.3′) et situé sur la limite nord-ouest de l'ancien chemin Guysborough où se trouve une borne-signal en ciment; DE LÀ, le long d'une courbe vers la droite qui longe ledit ancien chemin de Guysborough, jusqu'au point de départ distant de six cent quarante-six pieds et neuf dixièmes (646.9′).

Parcelle 2:

COMMENÇANT à la borne de la Couronne nº 1605 située sur la limite est du chemin public menant à Oldham; DE LÀ, N. 89°01′ E., jusqu'à un point distant de six cent soixante et un pieds et six dixièmes (661.6′) et appelé point de départ. DE LÀ, du point de départ ainsi déterminé S. 54°47′ E., jusqu'à un point distant de deux cents pieds (200′); DE LÀ, S. 35°13′ O., jusqu'à un point distant de deux cents pieds (200′); DE LÀ, N. 54°47′ O., jusqu'à un point distant de deux cents pieds (200′); DE LÀ, N. 35°13′ E., jusqu'au point de départ distant de deux cents pieds (200′).

Parcelle 3:

COMMENÇANT à une borne-signal en ciment; DE LÀ à l'angle est du lot du cimetière sur le côté nord-ouest du chemin Guysborough; DE LÀ, N. 88°05′ E., jusqu'à un point distant de sept cent trente-deux pieds et quatre dixièmes (732.4′) où se trouve une borne-limite en fer, ledit point étant appelé le point de départ. DE LÀ, du point de départ déterminé ci-dessus, S. 8°54′ E., jusqu'à un point distant de mille cent soixante-deux pieds (1,162.0′); DE LÀ, N. 81°06′ O., jusqu'à un point distant de cinquante pieds (50′); DE LÀ, N. 8°54′ W., jusqu'à un point distant de mille cent soixante-et-onze pieds (1,171′) et situé sur la limite sud du chemin Guysborough; DE LÀ, le long de ladite limite du chemin Guysborough, S. 88°44′ E., jusqu'au point de départ distant de cinquante pieds et huit dixièmes (50.8′).

Entourées de lignes colorées, toutes ces parcelles sont indiquées sur le plan nº M-2020 (A, B, C), en date du 16 septembre 1960, conservé dans les archives du ministère des Transports à Ottawa.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 86

AERONAUTICS ACT

Hamilton Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT HAMILTON AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Hamilton Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Hamilton Airport, at Mount Hope, in the Province of Ontario; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, 1,200 feet in width for runway designated as 06-24, 1,000 feet in width for runway designated as 11-29 and 500 feet in width for runway designated as 16-34, including those runways, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 755 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

CHAPITRE 86

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Hamilton

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE HAMILTON

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Hamilton.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Hamilton, à Mount Hope, dans la province d'Ontario; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, ayant 1,200 pieds de largeur dans le cas de la piste désignée par les chiffres 06-24, 1,000 pieds de largeur dans le cas de la piste désignée par les chiffres 11-29 et 500 pieds de largeur dans le cas de la piste désignée par les chiffres 16-34, ces pistes comprises, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 755 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, définis plus en détail à la partie II de l'annexe.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows:

COMMENCING at the Northwesterly corner of Lot 1, in Concession 1, in the Township of Glanford; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 1, 2, 3, 4 and 5, in Concession 1, to the Northeastern corner of the said Lot 5; THENCE, Easterly in a straight line across the allowance for road between Lots 5 and 6, in the said Concession 1, to the Northwestern corner of the said Lot 6; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 6 and 7, in the said Concession 1, to the Northeastern corner of the said Lot 7; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of the said Lot 7 to the Southeastern corner of the said Lot; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 7 and 8, in Concession 2, to the Northeastern corner of the said Lot 8; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of Lot 8, in the said Concession 2, to the Southeastern corner of the said Lot; THENCE, Southwesterly in a straight line across the allowance for road between Concessions 2 and 3 to the Northwestern corner of Lot 9, in the said Concession 3; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 9 and 10, in the said Concession 3, to the Northeastern corner of the said Lot 10; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of Lot 10, in the said Concession 3, to the Southeastern corner of the said Lot; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lot 10, in Concession 4, to the Northeastern corner of the said Lot; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of Lot 10, in the said Concession 4, to the Southeastern corner of the said Lot; THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lot 10, in Concession 4, to the Southwestern corner of the said Lot; THENCE, Southwesterly in a straight line across the allowance for road to the Northeastern corner of Lot 9, in Concession 5; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of Lot 9, in the said Concession 5, to the Southeastern corner of the said Lot; THENCE, Westerly along the Southern boundary of the said Lot 9, to the Northeastern corner of Lot 9, in Concession 6; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of Lot 9, in the said Concession 6, to the Southeastern corner of the said Lot; THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lots 9, 8, 7 and 6, to the Southwestern corner of Lot 6, in the said Concession 6; THENCE, Westerly in a straight line across the allowance for road between Lots 6 and 5, in the said Concession 6, to the Southeastern corner of the said Lot 5; THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lots 5, 4, 3, 2 and 1 and the production Westerly of the said Lot 1 to the intersection of the said production with the Eastern boundary of Lot 43, in Concession 7, in the Township of Ancaster; THENCE, Westerly in a straight line across Lot 43, in the said Concession 7, to a point in the western boundary of Lot 43 distant 3,000 feet measured Southerly along the said Western boundary from

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur, à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) une surface horizontale dont les limites extérieures peuvent être définies de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'angle nord-ouest du lot 1, dans la concession 1, dans le canton de Glanford; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 1, 2, 3, 4 et 5, dans la concession 1, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 5; DE LÀ, en direction de l'est en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les lots 5 et 6, dans ladite concession 1, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 6; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 6 et 7, dans ladite concession 1, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 7; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est dudit lot 7 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 7 et 8, dans la concession 2, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 8; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est du lot 8, dans ladite concession 2, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction du sud-ouest en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les concessions 2 et 3 jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 9, dans ladite concession 3; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 9 et 10, dans ladite concession 3, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 10; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est du lot 10, dans ladite concession 3 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord du lot 10, dans la concession 4, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est du lot 10, dans ladite concession 4, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud du lot 10, dans la concession 4, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du sud-ouest en ligne droite à travers la réserve de chemin jusqu'à l'angle nord-est du lot 9, dans la concession 5; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est du lot 9, dans ladite concession 5, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud dudit lot 9, jusqu'à l'angle nord-est du lot 9, dans la concession 6; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est du lot 9, dans ladite concession 6, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud des lots 9, 8, 7 et 6, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 6, dans ladite concession 6; DE LÀ, en direction de l'ouest en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les lots 6 et 5, dans ladite concession 6, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 5; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud des lots 5, 4, 3, 2 et 1 et du prolongement vers l'ouest dudit lot 1, jusqu'à l'intersection dudit prolongement avec la limite est du lot 43, dans la concession 7, dans le canton d'Ancaster; DE LÀ, en direction de l'ouest en ligne droite à travers le lot 43, dans ladite concession 7, jusqu'à un point dans la limite ouest du lot 43 situé à 3,000 pieds de distance mesurés en direction du sud le long de ladite limite ouest, à partir de l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest dudit

the Northwestern corner of the said Lot; THENCE, Northerly along the Western boundary of the said Lot 43 to the Northwestern corner of the said Lot; THENCE, Northwesterly in a straight line across the allowance for road between Concessions 7 and 6 to the Southeastern corner of Lot 42, in the said Concession 6; THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lot 42, in the said Concession 6, to the Southwestern corner of the said Lot; THENCE, Northerly along the Western boundary of the said Lot 42 to the Northwestern corner of the said Lot; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 6 and 5 to the Southwestern corner of Lot 42, in the said Concession 5; THENCE, Northerly along the Western boundary of Lot 42, in the said Concession 5 to the Northwestern corner of the said Lot; THENCE, Easterly along the Northern boundary of the said Lot 42 to the Northeastern corner of the said Lot,

THENCE, Easterly in a straight line across the allowance for road to the Northwestern corner of Lot 43, in the said Concession 5; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 43, 44, 45 and 46, in the said Concession 5, to the Northeastern corner of the said Lot 46; THENCE, Northwesterly in a straight line across the allowance for road between Concession 5 and 4 to the Southwestern corner of Lot 47, in the said Concession 4; THENCE, Northerly along the Western boundary of Lot 47, in the said Concession 4 to the Northwestern corner of the said Lot; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 47 and 48, in the said Concession 4, to the Northeastern corner of the said Lot 48; THENCE, Easterly in a straight line across the allowance for road to the Northwestern corner of Lot 49, in the said Concession 4; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 49, 50, 51, 52 and 53, in the said Concession 4, to the Northeastern corner of the said Lot 53; THENCE, Southeasterly in a straight line across the allowance for road between the Township of Ancaster and the Township of Glanford, to the point of commencement,

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 06-24 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are six hundred (600) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and two thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being two hundred (200) feet above the elevation at the strip ends, and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the said strip ends; the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 11-29 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are five hundred (500) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and two thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being two hundred (200) feet above the elevation at the strip ends, and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the said strip ends; the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 16-34 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are two hundred and fifty (250) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and one thousand two hundred and fifty (1,250) feet on each side of the projected

lot 43 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du nord-ouest en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les concessions 7 et 6 jusqu'à l'angle sud-est du lot 42, dans ladite concession 6; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud du lot 42, dans ladite concession 6, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest dudit lot 42 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du nord en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les concessions 6 et 5 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 42, dans ladite concession 5; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest du lot 42, dans ladite concession 5, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord dudit lot 42 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est en ligne droite à travers la réserve de chemin jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 43, dans ladite concession 5; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 43, 44, 45 et 46, dans ladite concession 5, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 46; DE LÀ, en direction du nord-ouest en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les concessions 5 et 4, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 47, dans ladite concession 4; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest du lot 47, dans ladite concession 4, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 47 et 48, dans ladite concession 4, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 48; DE LÀ, en direction de l'est en ligne droite à travers la réserve de chemin jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 49, dans ladite concession 4; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 49, 50, 51, 52 et 53, dans ladite concession 4, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 53; DE LÀ, en direction du sud-est en ligne droite à travers la réserve de chemin entre le canton d'Ancaster et le canton de Glanford, jusqu'au point de départ,

b) les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande désignée par les chiffres 06-24 et s'étendant vers l'extérieur de cette bande, et les dimensions sont de six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude aux extrémités de la bande et à une distance de dix mille (10,000) pieds, mesurée horizontalement, des extrémités de ladite bande; les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande désignée par les chiffres 11-29 et s'étendant vers l'extérieur à partir des extrémités de cette bande, et dont les dimensions sont de cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude aux extrémités de la bande et à une distance de dix mille (10,000) pieds, mesurée horizontalement, des extrémités de ladite bande; les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande désignée par les chiffres 16-34 et s'étendant vers l'extérieur à partir des extrémités de cette bande, et les dimensions sont de deux cent cinquante (250) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande et de mille deux cent

centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being two hundred and fifty (250) feet above the elevation at the strip ends, and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the said strip ends, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces;

as shown on Plan No. T2424, dated February 21, 1967, of record in the Department of Transport at Ottawa.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point distant 600 feet measured Southeasterly at right angles to the centre line of runway 06-24, from a point distant 3,000 feet measured Southwesterly along the said centre line from the Northeasterly end of the said runway.

PART II

Description of Lands to Which These Regulations Apply

(*a*) *Township of Ancaster*

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate, lying and being in the Township of Ancaster, in the County of Wentworth and Province of Ontario and being composed of Lots 47, 48, 49, 50, 51, 52 and 53, in Concession 4, all of the allowance for road between Lots 48 and 49, in the said Concession 4, part of the allowance for road between Concessions 4 and 5, all of Lots 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50 and 51, in Concession 5, all of the allowance for road between Lots 42 and 43, in the said Concession 5, all of the allowance for road between Lots 48 and 49, in the said Concession 5, part of the allowance for road between Concessions 5 and 6, all of Lots 42, 43, 44, 45, 46, 47 and 48, in Concession 6, all of the

cinquante (1,250) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cent cinquante (250) pieds au-dessus de l'altitude aux extrémités de la bande et à une distance de dix mille (10,000) pieds, mesurée horizontalement, des extrémités de ladite bande, et

c) les différentes surfaces de transition, chacune s'élevant à un angle correspondant au rapport de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement à partir des limites latérales extérieures des bandes et des surfaces y aboutissant,

comme il est indiqué sur le plan nº T2424, en date du 21 février 1967, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain, visé par le présent règlement, d'y laisser croître la végétation au-delà du niveau des surfaces visées aux alinéas 5*a*) à *c*).

7. En cas de contravention à l'article 6, le Ministre peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Le point de repère de l'aéroport de Hamilton est un point situé à une distance de 600 pieds, mesurée en direction du sud-est perpendiculairement à l'axe de la piste 06-24, à partir d'un point se trouvant à une distance de 3,000 pieds mesurée en direction du sud-ouest le long dudit axe, à partir de l'extrémité nord-est de ladite piste.

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

a) *Canton d'Ancaster*

LA TOTALITÉ ET CHACUNE des parcelles ou lisières de terrain et constructions situées dans le canton d'Ancaster, dans le comté de Wentworth et la province d'Ontario, et comprenant les lots 47, 48, 49, 50, 51, 52 et 53, dans la concession 4, toute la réserve de chemin entre les lots 48 et 49, dans ladite concession 4, une partie de la réserve de chemin entre les concessions 4 et 5, la totalité des lots 42, 43, 44, 45, 46, 47 48, 49, 50 et 51, dans la concession 5, toute la réserve de chemin entre les lots 42 et 43, dans ladite concession 5, toute la réserve de chemin entre les lots 48 et 49, dans ladite concession 5, une partie de la réserve de chemin entre les concessions 5 et 6, la totalité des lots 42,

allowance for road between Lots 42 and 43, in the said Concession 6, part of the allowance for road between Concessions 6 and 7, all of Lots 44 and 45 and part of Lot 43, in Concession 7, part of the allowance for road between the Township of Ancaster and the Township of Glanford, which said parcels may be more particularly described as follows:

COMMENCING at the Northwesterly corner of Lot 1, in Concession 1, in the Township of Glanford; THENCE, Southerly along the Western boundary of Lot 1, in Concessions 1 and 2, to the Southwesterly corner of Lot 1, in the said Concession 2; THENCE, Southerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 2 and 3, to the Northwestern corner of Lot 1, in the said Concession 3; THENCE, Southerly along the Western boundary of Lot 1, in Concessions 3 and 4, to the Southwestern corner of Lot 1, in the said Concession 4; THENCE, in a straight line across the allowance for road between Concessions 4 and 5, to the Northwestern corner of Lot 1, in the said Concession 5; THENCE, Southerly along the Western boundary of Lot 1, in Concessions 5 and 6, to the Southwestern corner of Lot 1, in the said Concession 6; THENCE, Westerly along the Westerly production of the Southern boundary of Lot 1, in the said Concession 6, to the intersection thereof with the Eastern boundary of Lot 43, in Concession 7, in the Township of Ancaster; THENCE, Westerly in a straight line across Lot 43, in the said Concession 7, to a point in the Western boundary of Lot 43, distant 3,000 feet measured Southerly along the said western boundary from the Northwestern corner of the said Lot; THENCE, Northerly along the Western boundary of the said Lot 43, to the Northwestern corner of the said Lot; THENCE, Northwesterly in a straight line across the allowance for road between Concessions 7 and 6, to the Southeastern corner of Lot 42, in the said Concession 6; THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lot 42, in the said Concession 6, to the Southwestern corner of the said Lot; THENCE, Northerly along the Western boundary of the said Lot 42, to the Northwestern corner of the said Lot; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 6 and 5, to the Southwestern corner of Lot 42, in the said Concession 5; THENCE, Northerly along the Western boundary of Lot 42 in the said Concession 5, to the Northwestern corner of the said Lot; THENCE, Easterly along the Northern boundary of the said Lot 42, to the Northeastern corner of the said Lot; THENCE, Easterly in a straight line across the allowance for road to the Northwestern corner of Lot 43, in the said Concession 5; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 43, 44, 45 and 46, in the said Concession 5, to the Northeastern corner of the said Lot 46; THENCE, Northwesterly in a straight line across the allowance for road between Concessions 5 and 4, to the Southwestern corner of Lot 47, in the said Concession 4; THENCE, Northerly along the Western boundary of Lot 47, in the said Concession 4, to the Northwestern corner of the said Lot; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 47 and 48, in the said Concession 4, to the Northeastern corner of the said Lot 48; THENCE, Easterly in a straight line across the allowance for road, to the Northwestern corner of Lot 49, in the said

43, 44, 45, 46, 47 et 48, dans la concession 6, toute la réserve de chemin entre les lots 42 et 43, dans ladite concession 6, une partie de la réserve de chemin entre les concessions 6 et 7, la totalité des lots 44 et 45 et une partie du lot 43, dans la concession 7, une partie de la réserve de chemin entre le canton d'Ancaster et le canton de Glanford, qu'il est possible de décrire plus en détail de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'angle nord-ouest du lot 1, dans la concession 1, dans le canton de Glanford; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest du lot 1, dans les concessions 1 et 2, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 1, dans ladite concession 2; DE LÀ, en direction du sud en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les concessions 2 et 3, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 1, dans ladite concession 3; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest du lot 1, dans les concessions 3 et 4, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 1, dans ladite concession 4; DE LÀ, en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les concessions 4 et 5, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 1, dans ladite concession 5; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest du lot 1, dans les concessions 5 et 6, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 1, dans ladite concession 6; DE LÀ, en direction de l'ouest le long du prolongement vers l'ouest de la limite sud du lot 1, dans ladite concession 6, jusqu'à l'intersection de ce prolongement avec la limite est du lot 43, dans la concession 7, dans le canton d'Ancaster; DE LÀ, en direction de l'ouest en ligne droite à travers le lot 43, dans ladite concession 7, jusqu'à un point dans la limite ouest du lot 43, situé à une distance de 3,000 pieds mesurée en direction du sud le long de ladite limite ouest à partir de l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest dudit lot 43, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du nord-ouest en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les concessions 7 et 6, jusqu'à l'angle sud-est du lot 42, dans ladite concession 6; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud du lot 42, dans ladite concession 6, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest dudit lot 42, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les concessions 6 et 5, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 42, dans ladite concession 5; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest du lot 42, dans ladite concession 5, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord dudit lot 42, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction du nord en ligne droite à travers la réserve de chemin jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 43, dans ladite concession 5; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 43, 44, 45 et 46, dans ladite concession 5, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 46; DE LÀ, en direction du nord-ouest en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les concessions 5 et 4, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 47, dans ladite concession 4; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest du lot 47, dans ladite concession 4, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 47 et 48, dans ladite concession 4, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 48; DE LÀ, en direction du sud-est en ligne droite à travers la réserve de chemin jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 49, dans

Concession 4; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 49, 50, 51, 52 and 53, in the said Concession 4, to the Northeastern corner of the said Lot 53; THENCE, Southeasterly in a straight line across the allowance for road between the Township of Ancaster and the Township of Glanford to the point of commencement.

(*b*) *Township of Glanford*

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate, lying and being in the Township of Glanford, partly in the City of Hamilton, in the County of Wentworth and Province of Ontario and being composed of all of Lots 1, 2, 3, 4, 5, 6 and 7, in Concession 1, all of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 1, all of Lots 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 and 8, in Concession 2, all of the allowance for road between Concessions 2 and 3, all of Lots 1, 6, 7, 8, 9 and 10 and part of Lots 2, 3 and 5, in Concession 3, all of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 3, all of Lots 6, 7, 8, 9 and 10 and part of Lots 1, 2, 4 and 5, in Concession 4, all of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 4, all of the allowance for road between Concessions 4 and 5, all of Lots 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 and 9, in Concession 5, all of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 5, all of Lots 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 and 9, in Concession 6, all of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 6 and including all of the lots and streets on the plans of subdivision registered in the Registry Office for the Registry Division of the County of Wentworth as Plans Numbered 313, 784, 878, 940, 969, 970, 1001, 1013, 1089, 1166, 1230 and 1331, which parcels may be more particularly described as follows:

COMMENCING at the Northwesterly corner of Lot 1, in Concession 1, in the Township of Glanford; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 1, 2, 3, 4 and 5, in Concession 1, to the Northeastern corner of the said Lot 5; THENCE, Easterly in a straight line across the allowance for road between Lots 5 and 6, in the said Concession 1, to the Northwestern corner of the said Lot 6; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 6 and 7, in the said Concession 1, to the Northeastern corner of the said Lot 7; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of the said Lot 7, to the Southeastern corner of the said Lot; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 7 and 8, in Concession 2, to the Northeastern corner of the said Lot 8; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of Lot 8, in the said Concession 2, to the Southeastern corner of the said Lot; THENCE, Southwesterly in a straight line across the allowance for road between Concessions 2 and 3, to the Northwestern corner of Lot 9, in the said Concession 3; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 9 and 10, in the said Concession 3, to the Northeastern corner of the said Lot 10; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of Lot 10, in the said Concession 3, to the Southeastern corner of the said Lot; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lot 10, in Concession 4, to the Northeastern corner of the said Lot; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of Lot 10, in the said Concession 4, to the Southeastern corner of the said Lot; THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lot 10, in Concession 4, to the Southwestern corner of the said Lot; THENCE, ladite concession 4; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 49, 50, 51, 52 et 53, dans ladite concession 4, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 53; DE LÀ, en direction du sud-est en ligne droite à travers la réserve de chemin entre le canton d'Ancaster et le canton de Glanford jusqu'au point de départ.

b) *Canton de Glanford*

LA TOTALITÉ ET CHACUNE des parcelles ou lisières de terrain et constructions situées dans le canton de Glanford, partiellement dans la ville de Hamilton, dans le comté de Wentworth et la province d'Ontario, et comprenant la totalité des lots 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7, dans la concession 1, toute la réserve de chemin entre les lots 5 et 6, dans la concession 1, la totalité des lots 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8, dans la concession 2, toute la réserve de chemin entre les concessions 2 et 3, la totalité des lots 1, 6, 7, 8, 9 et 10 et une partie des lots 2, 3 et 5, dans la concession 3, la totalité de la réserve de chemin entre les lots 5 et 6, dans la concession 3, la totalité des lots 6, 7, 8, 9 et 10 et une partie des lots 1, 2, 4 et 5, dans la concession 4, toute la réserve de chemin entre les lots 5 et 6, dans la concession 4, toute la réserve de chemin entre les concessions 4 et 5, la totalité des lots 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9, dans la concession 5, toute la réserve de chemin entre les lots 5 et 6, dans la concession 5, la totalité des lots 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9, dans la concession 6, toute la réserve de chemin entre les lots 5 et 6, dans la concession 6, y compris la totalité des lots et des rues sur les plans de subdivision déposés au Bureau d'enregistrement pour la Division d'enregistrement du comté de Wentworth et portant les numéros 313, 784, 878, 940, 969, 970, 1001, 1013, 1089, 1166, 1230 et 1331, parcelles qu'il est possible de décrire plus en détail de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'angle nord-ouest du lot 1, dans la concession 1, dans le canton de Glanford; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 1, 2, 3, 4 et 5, dans la concession 1, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 5; DE LÀ, en direction de l'est en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les lots 5 et 6, dans ladite concession 1, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 6; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 6 et 7, dans ladite concession 1, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 7; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est dudit lot 7, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 7 et 8, dans la concession 2, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 8; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est du lot 8, dans ladite concession 2, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction du sud-ouest en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les concessions 2 et 3, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 9, dans ladite concession 3; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 9 et 10, dans ladite concession 3, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 10; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est du lot 10, dans ladite concession 3, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord du lot 10, dans la concession 4, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est du lot 10, dans ladite concession 4, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud du lot 10, dans la concession 4, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du sud-ouest

Southwesterly in a straight line across the allowance for road to the Northeastern corner of Lot 9, in Concession 5; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of Lot 9, in the said Concession 5, to the Southeastern corner of the said Lot; THENCE, Westerly along the Southern boundary of the said Lot 9, to the Northeastern corner of Lot 9, in Concession 6; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of Lot 9, in the said Concession 6, to the Southeastern corner of the said Lot; THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lots 9, 8, 7 and 6, to the Southwestern corner of Lot 6, in the said Concession 6; THENCE, Westerly in a straight line across the allowance for road between Lots 6 and 5, in the said Concession 6, to the Southeastern corner of the said Lot 5; THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lots 5, 4, 3, 2 and 1 in Concession 6, to the Southwestern corner of the said Lot 1; THENCE, Northerly along the Western boundary of Lot 1, in Concessions 6 and 5, to the Northwestern corner of Lot 1, in said Concession 5; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 5 and 4, to the Southwestern corner of Lot 1, in the said Concession 4; THENCE, Northerly along the Western boundary of Lot 1, in Concessions 4 and 3, to the Northwestern corner of Lot 1, in the said Concession 3; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 3 and 2, to the Southwestern corner of Lot 1, in the said Concession 2; THENCE, Northerly along the Western boundary of Lot 1, in Concessions 2 and 1, to the point of commencement. SAVING AND EXCEPTING thereout and therefrom all the lands lying within the limits of Hamilton Airport, as shown on Plan No. T2424, dated February 21, 1967, of record in the Department of Transport at Ottawa.

en ligne droite à travers la réserve de chemin jusqu'à l'angle nord-est du lot 9, dans la concession 5; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est du lot 9, dans ladite concession 5, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud dudit lot 9, jusqu'à l'angle nord-est du lot 9 dans la concession 6; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est du lot 9, dans ladite concession 6, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud des lots 9, 8, 7 et 6, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 6, dans ladite concession 6; DE LÀ, en direction de l'ouest en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les lots 6 et 5, dans ladite concession 6, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 5; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud des lots 5, 4, 3, 2 et 1, dans la concession 6, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 1; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest du lot 1, dans les concessions 6 et 5, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 1, dans ladite concession 5; DE LÀ, en direction du nord en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les concessions 5 et 4, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 1, dans ladite concession 4; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest du lot 1, dans les concessions 4 et 3, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 1, dans ladite concession 3; DE LÀ, en direction du nord en ligne droite à travers la réserve de chemin entre les concessions 3 et 2, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 1, dans ladite concession 2; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest du lot 1, dans les concessions 2 et 1, jusqu'au point de départ. A L'EXCEPTION de tous les terrains situés dans les limites de l'aéroport de Hamilton, comme l'indique le plan n° T2424, en date du 21 février 1967, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 87

AERONAUTICS ACT

Hay River Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT HAY RIVER AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Hay River Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Hay River Airport, in the vicinity of Hay River, in the Northwest Territories; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 530 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands and lands under water, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which lands are described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land or any land under water to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing build-

CHAPITRE 87

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Hay River

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE HAY RIVER

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Hay River*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Hay River, dans le voisinage de Hay River, dans les territoires du Nord-Ouest; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport qui comprend la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande étant décrite plus en détail à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe; cette surface d'approche étant décrite plus en détail à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition étant décrite plus en détail à la partie VI de l'annexe. (*transitional surface*)

3. Pour l'application du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 530 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les terrains recouverts d'eau et les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe, sauf les terrains qui font ou feront partie de l'aéroport.

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire sur un terrain, visé par le présent règlement, aucun édifice, ouvrage ou objet, ou de faire un rajout à aucun édifice, ouvrage ou objet existant,

ing, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surfaces; or

(*c*) the transitional surfaces.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land or land under water to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

dont le sommet serait plus élevé que l'une des surfaces qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) les surfaces extérieures; ou

c) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain, visé par le présent règlement, de laisser la végétation dépasser en hauteur le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces indiquées aux alinéas 5*a*) à *c*) qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain.

7. En cas de contravention à l'article 6, le Ministre peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point lying perpendicularly distant two hundred and fifty (250) feet southeasterly from a point in the centre line of runway 21-03 distant northeasterly two thousand two hundred and twenty-five (2,225) feet from the intersection of the centre lines of runways 21-03 and 30-12.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

COMMENCING at a point in the southwesterly boundary of Lot Twenty-seven (27), Plan 40266 (CLSR) 38 (L.T.O.), being a subdivision of the settlement of Hay River in the Northwest Territories, where it is intersected by the circumference of a circle having a radius of thirteen thousand (13,000) feet and centered at the airport reference point as described in Part I hereof; THENCE, in a southeasterly direction following the circumference of the said circle clockwise to the point where it intersects the easterly boundary of Lot Seven Hundred and Eighty-one (781), Plan 52725 (CLSR) 397 (L.T.O.), being a subdivision of the town of Hay River; THENCE, southerly along the said easterly boundary of said lot to the southeast corner thereof; THENCE, westerly along the southerly boundary of said lot and its straight production across Woodland Drive to the northeast corner of Lot Seven Hundred and Eighty-two (782); THENCE, southerly following the easterly boundaries of Lots Seven Hundred and Eighty-two (782) and Seven Hundred and Eighty-five (785) to the southeast corner of said Lot Seven Hundred and Eighty-five (785); THENCE, westerly following the southerly boundaries of said Lot Seven Hundred and Eighty-five (785) and Lot Seven Hundred and Eighty-three (783) and their straight production across the

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Un point situé à l'intersection d'une parallèle à l'axe de la piste 21-03 tirée à une distance de deux cent cinquante (250) pieds au sud-est de cet axe et d'une perpendiculaire à ce même axe tirée à partir d'un point situé à deux mille deux cent vingt-cinq (2,225) pieds au nord-est de l'intersection des axes des pistes 21-03 et 30-12.

PARTIE II

Limites extérieures des terrains

COMMENÇANT au point de la limite sud-ouest du lot vingt-sept (27), plan 40266 (CLSR) 38 (L.T.O.), qui est une subdivision de la municipalité régionale de Hay River dans les territoires de Nord-Ouest, et du cercle de treize mille (13,000) pieds de rayon centré au point de repère de l'aéroport tel que décrit à la partie I de ce document; DE LÀ, en direction sud-est en suivant la circonférence dudit cercle dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au point d'intersection de celui-ci avec la limite est du lot sept cent quatre-vingt-un (781), plan 52725 (CLSR) 397 (L.T.O.), qui est une subdivision de la municipalité de Hay River; DE LÀ, en direction sud, le long de la limite est dudit lot jusqu'à l'angle sud-est de ce dernier; DE LÀ, en direction ouest, le long de la limite sud dudit lot et de son prolongement en ligne droite à Woodland Drive jusqu'à l'angle nord-est du lot sept cent quatre-vingt-deux (782); DE LÀ, en direction sud, en suivant les limites est des lots sept cent quatre-vingt-deux (782) et sept cent quatre-vingt-cinq (785) jusqu'à l'angle sud-est dudit lot sept cent quatre-vingt-cinq (785); DE LÀ, en direction ouest, en suivant les limites sud dudit lot sept cent quatre-vingt-cinq (785) et du lot sept cent quatre-vingt-trois (783) et leur prolongement en ligne droite à la route McKenzie selon le plan 42253 (CLSR) 167 (L.T.O.)

McKenzie Highway as shown on Plan 42253 (CLSR) 167 (L.T.O.) to intersect the easterly boundary of Lot Six Hundred and Sixty-five (665), Plan 51989 (CLSR) 365 (L.T.O.), being a subdivision of said town of Hay River; THENCE, southerly along the said easterly boundary of said lot to the southeasterly corner thereof; THENCE, westerly following the southerly boundaries of Lots Six Hundred and Sixty-five (665), Six Hundred and Forty-five (645) and Six Hundred and Forty-Six (646) of said Plan and the southerly boundary of Lot One Thousand and Thirty-five (1,035), Plan 58965 (CLSR), being a subdivision of the said town of Hay River, and their straight production across intervening roads to the southwesterly corner of said Lot One Thousand and Thirty-five (1,035); THENCE, northerly along the westerly boundaries of Lots One Thousand and Thirty-five (1,035) and One Thousand and Thirty-six (1,036) to the point thereon of intersection with the circumference of the above mentioned circle; THENCE, in a westerly direction following the said circumference clockwise to its intersection with the northeasterly boundary of Lot Three (3) of said Plan 40266 (CLSR) 38 (L.T.O.); THENCE, southeasterly following the sinuosities of the shoreline of Great Slave Lake, said shoreline being the northeasterly boundaries of Lots Three (3), Five (5), Seven (7), Twelve (12) and Fourteen (14) of said Plan to the northwesterly boundary of said Lot Twenty-seven (27) of said Plan; THENCE, southwesterly along the said northwesterly boundary of said Lot Twenty-seven (27) to the southwesterly corner thereof; THENCE, southeasterly along the southwesterly boundary of said lot to the point of commencement as said outer limits are shown on Department of Transport Plan No. E. 1180 dated September 18, 1975.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strips associated with the runways designated 21-03 and 30-12, and more particularly described as follows:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 21 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being one thousand two hundred and fifty (1,250) feet from the projected centre line,

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 03 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being one thousand two hundred and fifty (1,250) feet from the projected centre line,

jusqu'au point d'intersection avec la limite est du lot six cent soixante-cinq (665), plan 51989 (CLSR) 365 (L.T.O.), qui est une subdivision de ladite municipalité de Hay River; DE LÀ, en direction sud, le long de ladite limite est dudit lot jusqu'à l'angle sud-est de ce dernier; DE LÀ, en direction ouest, en suivant les limites sud des lots six cent soixante-cinq (665), six cent quarante-cinq (645) et six cent quarante-six (646) dudit plan et la limite sud du lot mille trente-cinq (1,035), plan 58965 (CLSR), qui est une subdivision de ladite municipalité de Hay River, et leur prolongement en ligne droite aux chemins qui la coupent jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot mille trente-cinq (1,035); DE LÀ, en direction nord, le long des limites ouest des lots mille trente-cinq (1,035) et mille trente-six (1,036) jusqu'au point d'intersection avec la circonférence du cercle susmentionné; DE LÀ, en direction ouest, en suivant ladite circonférence dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son point d'intersection avec la limite nord-est du lot trois (3) dudit plan 40266 (CLSR) 38 (L.T.O.); DE LÀ, en direction sud-est, en suivant le contour du rivage de Great Slave Lake, ledit rivage formant les limites nord-est des lots trois (3), cinq (5), sept (7), douze (12) et quatorze (14) dudit plan jusqu'à la frontière nord-ouest dudit lot vingt-sept (27), dudit plan; DE LÀ, en direction sud-ouest, le long de ladite limite nord-ouest dudit lot vingt-sept (27) jusqu'à l'angle sud-ouest de ce dernier; DE LÀ, en direction sud-est, le long de la limite sud-ouest dudit lot jusqu'au point de départ, ces limites extérieures apparaissant sur le plan nº E. 1180 du ministère des Transports, daté du 18 septembre 1975.

PARTIE III

Surfaces d'approche

Surfaces imaginaires attenantes à chacune des extrémités des bandes associées aux pistes 21-03 et 30-12 et décrites de façon plus précise ci-dessous:

a) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 21, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à dix mille (10,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la limite supérieure horizontale imaginaire étant à mille deux cent cinquante (1,250) pieds du prolongement de l'axe de la bande,

b) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 03, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à dix mille (10,000) pieds dans le sens

(*c*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 30 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from the projected centre line, and

(*d*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 12 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from the projected centre line,

which approach surfaces are shown on Department of Transport Plan No. E. 1180 dated September 18, 1975.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the elevation of the airport reference point, and

(*b*) where the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Transport Plan No. E. 1180 dated September 18, 1975.

PART V

Description of Each Strip

Each strip is described as follows:

(*a*) the strip associated with runway 21-03 is five hundred (500) feet in width, two hundred and fifty (250) feet being on each side of the centre line of the runway, and five thousand five hundred and twenty-five (5,525) feet in length, and

(*b*) the strip associated with runway 30-12 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and six thousand four hundred (6,400) feet in length,

horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la limite supérieure horizontale imaginaire étant à mille deux cent cinquante (1,250) pieds du prolongement de l'axe de la bande,

c) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 30, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1,000) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à cinquante mille (50,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la limite supérieure horizontale imaginaire étant à huit mille (8,000) pieds du prolongement de l'axe de la bande, et

d) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 12, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1,000) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à cinquante mille (50,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la limite supérieure horizontale imaginaire étant à huit mille (8,000) pieds du prolongement de l'axe de la bande,

ces surfaces d'approche apparaissant sur le plan nº E. 1180 du ministère des Transports, daté du 18 septembre 1975.

PARTIE IV

Surfaces extérieures

Chacune des surfaces extérieures est une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus du niveau du point de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

cette surface extérieure apparaissant sur le plan nº E. 1180 du ministère des Transports, daté du 18 septembre 1975.

PARTIE V

Bandes

Chaque bande est décrite de la façon suivante:

a) la bande associée à la piste 21-03 a une largeur de cinq cents (500) pieds, soit deux cent cinquante (250) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et une longueur de cinq mille cinq cent vingt-cinq (5,525) pieds, et

b) la bande associée à la piste 30-12 a une largeur de mille (1,000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et une longueur de six mille quatre cents (6,400) pieds,

which strips are shown on Department of Transport Plan No. E. 1180 dated September 18, 1975.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip and extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Transport Plan No. E. 1180, dated September 18, 1975.

ces bandes apparaissant sur le plan n° E. 1180 du ministère des Transports, daté du 18 septembre 1975.

PARTIE VI

Surfaces de transition

Une surface constituée d'un plan incliné qui s'élève à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande et qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure ou avec la surface de transition d'une bande adjacente, le tout tel qu'indiqué sur le plan n° E. 1180 du ministère des Transports, daté du 18 septembre 1975.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 88

AERONAUTICS ACT

Kamloops Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT KAMLOOPS AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Kamloops Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Kamloops Airport, in the vicinity of Kamloops, in the Province of British Columbia; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the end of each strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary surface located 150 feet above and in the immediate vicinity of the airport, which horizontal surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary plane lying on each side of the horizontal surface and approach surfaces, which outer surface is more particularly described in Part V of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part VI of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VII of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 1,129 feet above sea level.

Application

4. (1) Subject to subsection (2), these Regulations apply to all the lands adjacent to or in the vicinity of the airport,

CHAPITRE 88

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Kamloops

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE KAMLOOPS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Kamloops*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Kamloops situé dans le voisinage de Kamloops, dans la province de la Colombie-Britannique; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de la surface d'atterrissage à l'aéroport, y compris la piste aménagée pour le décollage et l'atterrissage d'aéronefs dans une direction particulière; la bande est décrite plus en détail à la partie VI de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et en hauteur à partir de l'extrémité d'une bande et perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande; cette surface d'approche est décrite plus en détail à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et en hauteur à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition est décrite plus en détail à la partie VII de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne un plan imaginaire qui se situe de chaque côté de la surface horizontale et de ses surfaces d'approche; cette surface est décrite plus en détail à la partie V de l'annexe; (*outer surface*)

«surface horizontale» désigne une surface imaginaire qui se situe à 150 pieds au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport; cette surface est décrite plus en détail à la partie IV de l'annexe. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 1,129 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les réserves de chemins

including public road allowances, the outer limits of which are described in Part II of the schedule.

(2) These Regulations do not apply to such of those lands; the outer limits of which are described in Part II of the schedule, as form part of the airport from time to time.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the horizontal surface;

(*c*) the outer surface; or

(*d*) the transitional surfaces.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point distant 500 feet measured southerly and at right angles to the centre line of Runway 08-26 from a point distant 3,139.2 feet, more or less, measured easterly along the centre line from the westerly intersection of the said centre line with the westerly boundary of Block 1 of Lot A, Kamloops Division, Yale District, Plan 3049, and which said intersection is distant southerly 1,095.25 feet, more or less, from the most westerly northwest corner of the said Block 1.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

Being two lines drawn parallel to and on opposite sides of and perpendicularly distant 7,500 feet from the centre line of runway 08-26 and productions thereof, which centre line when produced westerly passes through an iron pipe in concrete on the west boundary of Block 1 of Lot A, Group 2, Kamloops Division, Yale District, Plan 3049, distant southerly 1,095.25 feet, more or less, from the most westerly northwest corner of the said Block 1, and which centre line when produced easterly passes through an iron pipe in concrete on the west boundary of Lot 5, Block 7, Kamloops Division, Yale District, Plan 2456, distant southerly 344.60 feet more or less, from the northwest corner of the said Lot 5 and two lines drawn at right angles to the said centre line from points distant 17,500 feet measured easterly and westerly along the said centre line and productions from the strip ends, which outer limits are shown on Department of Transport Plan No. V.226, dated January 15, 1969.

publics, contigus à l'aéroport ou situés dans le voisinage de cet aéroport et dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas aux terrains dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe et qui font à l'occasion partie de l'aéroport.

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ou un rajout à un bâtiment ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur, à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface horizontale;

c) la surface extérieure; ou

d) les surfaces de transition.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Le point de repère de l'aéroport de Kamloops est un point qui se trouve à une distance de 500 pieds, mesurée vers le sud perpendiculairement à l'axe de la piste 08-26, à partir d'un point qui se trouve à une distance de 3,139.2 pieds, plus ou moins, mesurée vers l'est le long de l'axe à partir de l'intersection ouest dudit axe avec la limite ouest du bloc 1 du lot A, division de Kamloops, district de Yale, plan nº 3049, laquelle intersection se trouve à une distance en direction sud de 1,095.25 pieds, plus ou moins, du coin nord-ouest le plus à l'ouest dudit bloc I.

PARTIE II

Description des limites extérieures des terrains

Les terrains sont délimités par deux lignes, une de chaque côté de l'axe de la piste 08-26 et de ses prolongements, qui sont parallèles à cet axe et qui en sont éloignées perpendiculairement de 7,500 pieds, lequel axe, lorsqu'il est prolongé vers l'ouest, croise un tuyau de fer entouré de béton sur la limite ouest du bloc 1 du lot A, groupe 2, division de Kamloops, district de Yale, plan 3049, à une distance en direction sud de 1,095.25 pieds, plus ou moins, du coin nord-ouest le plus à l'ouest dudit bloc 1, et lequel axe, lorsqu'il est prolongé vers l'est, croise un tuyau de fer entouré de béton sur la limite ouest du lot 5, bloc 7, division de Kamloops, district de Yale, plan nº 2456, à une distance en direction sud de 344.60 pieds, plus ou moins, du coin nord-ouest dudit lot 5 et par deux lignes tracées perpendiculairement audit axe à partir de points situés à une distance de 17,500 pieds vers l'est et vers l'ouest le long dudit axe et de ses prolongements à partir des extrémités de bande. Ces limites extérieures sont indiquées sur le plan nº V.226 daté du 15 janvier 1969 et conservé dans les archives du ministère des Transports.

PART III

Description of Approach Surfaces

1. The approach surfaces abutting each end of the strip designated as 08-26 consisting of

(*a*) an inclined plane at right angles to each strip end and rising therefrom at a ratio of 1 foot measured vertically to 50 feet measured horizontally to an imaginary horizontal line drawn at right angles through the centre line of each strip, as produced, at a point 10,000 feet from each strip end measured horizontally and 200 feet above the elevation at each strip end measured vertically, the outer limits of the said horizontal line being 2,000 feet from the produced centre line; and

(*b*) an inclined plane from each inclined plane described in paragraph (*a*), at right angles thereto and rising therefrom at a ratio of 1 foot measured vertically to 40 feet measured horizontally to an imaginary horizontal line drawn at right angles through the centre line of each strip, as produced, at a point 17,500 feet from each strip end measured horizontally and 387.5 feet above the elevation at each strip end measured vertically, the outer limits of which imaginary inclined plane is 2,000 feet throughout from the produced centre line of the strip.

2. The approach surfaces abutting each end of the strip designated as 04-22 being an inclined plane at right angles to each strip end rising therefrom at a ratio of 1 foot measured vertically to 20 feet measured horizontally to an imaginary horizontal line drawn at right angles to each strip, at a point 3,000 feet from each strip end measured horizontally and 150 feet above the elevation at each strip end measured vertically, the outer limits of each imaginary horizontal line being 650 feet from each projected centre line.

3. Each of the approach surfaces described in sections 1 and 2 is shown on Department of Transport Plan No. V.226, dated January 15, 1969.

PART IV

Description of the Horizontal Surface

Being a surface consisting of a plane located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point, which surface is shown on Department of Transport Plan No. V.226, dated January 15, 1969.

PART V

Description of the Outer Surface

Being a surface abutting the lateral limits of the approach surfaces described in paragraph 1(*b*) of Part III of this

PARTIE III

Description des surfaces d'approche

1. Les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande désignée par le numéro 08-26 comprennent

a) un plan incliné perpendiculaire à chacune des extrémités de la bande et s'élevant à un angle correspondant au rapport de 1 pied mesuré verticalement pour chaque longueur de 50 pieds mesurée horizontalement jusqu'à une ligne horizontale imaginaire et tracée à angle droit avec le prolongement de l'axe de la bande, à un point situé à une distance de 10,000 pieds mesurée horizontalement à partir de chacune des extrémités de la bande, et à une hauteur de 200 pieds mesurée verticalement à partir du niveau de chacune des extrémités de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire se trouvant à 2,000 pieds de distance du prolongement de l'axe; et

b) un plan incliné perpendiculairement à chacun des plans inclinés décrits à l'alinéa *a*) et s'élevant à un angle correspondant au rapport de 1 pied mesuré verticalement pour chaque longueur de 40 pieds mesurée horizontalement jusqu'à une ligne horizontale imaginaire et tracée à angle droit avec le prolongement de l'axe de la bande, à un point situé à une distance de 17,500 pieds mesurée horizontalement à partir de chacune des extrémités de la bande, et à une hauteur de 387.5 pieds mesurée verticalement à partir du niveau de chacune des extrémités de la bande, les extrémités extérieures du plan incliné imaginaire se trouvant à 2,000 pieds de distance du prolongement de l'axe de la bande.

2. Les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande désignée par le numéro 04-22 sont des plans inclinés perpendiculaires à chacune des extrémités de la bande et s'élevant à un angle correspondant au rapport de 1 pied mesuré verticalement pour chaque longueur de 20 pieds mesurée horizontalement jusqu'à une ligne horizontale imaginaire et tracée à angle droit avec la bande, à un point situé à une distance de 3,000 pieds mesurée horizontalement à partir de chacune des extrémités de la bande, et à une hauteur de 150 pieds mesurée verticalement à partir du niveau de chacune des extrémités de la bande, les extrémités extérieures de chacune des lignes horizontales imaginaires se trouvant à 650 pieds de distance de chacun des prolongements de l'axe.

3. Chacune des surfaces d'approche décrites dans les articles 1 et 2 est indiquée sur le plan nº V.226 daté du 15 janvier 1969 et conservé dans les archives du ministère des Transports.

PARTIE IV

Description de la surface horizontale

La surface horizontale est un plan situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport. Cette surface est indiquée sur le plan nº V.226 daté du 15 janvier 1969 et conservé dans les archives du ministère des Transports.

PARTIE V

Description de la surface extérieure

La surface extérieure aboutit aux limites latérales des surfaces d'approche décrites à l'alinéa 1*b*) de la partie III de la

schedule and the outer limits of the horizontal surface, being an imaginary plane located 2,000 feet above sea level or 30 feet above the surface of the ground at any given location, whichever is the higher at that location, which outer surface is shown on Department of Transport Plan No. V.226, dated January 15, 1969.

PART VI

Description of Each Strip

The strip associated with Runway 08-26 is 1,000 feet in width, 500 feet being on each side of the centre line of the runway, and 6,300 feet in length, and the strip associated with Runway 04-22 is 500 feet in width, 250 feet being on each side of the centre line of the runway, and 3,400 feet in length, which strips are shown on Department of Transport Plan No. V.226 dated January 15, 1969.

PART VII

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip, and extending upward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the horizontal surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Transport Plan No. V.226, dated January 15, 1969.

présente annexe et aux limites extérieures de la surface horizontale; elle est un plan imaginaire qui se situe à 2,000 pieds d'altitude ou à 30 pieds au-dessus du niveau du sol à un endroit donné, suivant celui de ces deux plans qui se trouve le plus élevé à cet endroit. La surface extérieure est indiquée sur le plan n° V.226 daté du 15 janvier 1969 et conservé dans les archives du ministère des Transports.

PARTIE VI

Dimensions de chaque bande

La bande associée à la piste 08-26 mesure 1,000 pieds de large, soit 500 pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et 6,300 pieds de long. La bande associée à la piste 04-22 a 500 pieds de large, soit 250 pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et 3,400 pieds de long. Ces bandes sont indiquées sur le plan n° V.226 daté du 15 janvier 1969 et conservé dans les archives du ministère des Transports.

PARTIE VII

Description de chaque surface de transition

La surface de transition est un plan incliné perpendiculaire à l'axe de chaque bande et à ses prolongements, qui s'élève à un angle correspondant au rapport de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement et qui s'étend vers le haut à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à une intersection avec la surface horizontale ou une autre des surfaces de transition d'une bande adjacente. Toutes ces surfaces sont indiquées sur le plan n° V.226 daté du 15 janvier 1969 et conservé dans les archives du ministère des Transports.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 89

AERONAUTICS ACT

Kelowna Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT KELOWNA AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Kelowna Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Kelowna Airport, City of Kelowna, in the Province of British Columbia; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point determined in the manner set out in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 1,371 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands and lands under water, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which lands are described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

CHAPITRE 89

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Kelowna

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE KELOWNA

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Kelowna.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne celui de Kelowna, dans la province de la Colombie-Britannique; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport comprenant la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée, cette bande étant décrite à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point déterminé de la manière visée à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne le plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens de prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe, cette surface d'approche étant décrite à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne le plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche, cette surface de transition étant décrite à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne la surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport, cette surface extérieure étant décrite à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

3. Pour l'application du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est à 1,371 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les terrains recouverts d'eau, les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe, à l'exclusion des terrains pouvant éventuellement faire partie de l'aéroport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surface; or

(*c*) the transitional surface.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point distant 250 feet measured westerly from and at right angles to the centre line of runway 15-33 from a point thereon distant 4,000 feet measured southerly along the said centre line from the northerly end of said runway.

PART II

Description of Outer Limits of Land

COMMENCING at the northwest corner of the northeast quarter of Section 26, Township 23; THENCE easterly along the northerly boundary of said northeast quarter of Section 26 to the northeast corner of said northeast quarter of Section 26; THENCE southeasterly to a point on the easterly boundary of the northwest quarter, Section 25, Township 23, distant 500 feet southerly from the northeast corner of said northwest quarter of Section 25; THENCE southeasterly to the southeast corner of the northeast quarter of Section 25, Township 23; THENCE easterly along the northerly boundary of the southwest quarter of Section 30, Township 24 to the northeast corner of said southwest quarter of Section 30; THENCE southeasterly to a point on the southerly boundary of the southeast quarter of Section 30, Township 24, distant 1,200 feet westerly from the southeasterly corner of said southeast quarter of Section 30, Township 24; THENCE southeasterly to the southeast corner of the northeast quarter of Section 19, Township 24; THENCE southeasterly to a point on the southerly boundary

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire sur un terrain, visé par le présent règlement, des édifices, ouvrages ou objets, ou de faire des rajouts aux édifices, ouvrages ou objets existant, dont le sommet serait plus élevé que l'une des surfaces qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface extérieure; ou

c) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement de laisser la végétation dépasser en hauteur le niveau, à cet endroit, de l'une des surfaces visées aux alinéas 5*a*) à *c*), qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain.

7. En cas de contravention à l'article 6, le ministre des Transports peut autoriser quelqu'un à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Un point situé perpendiculairement et à deux cent cinquante (250) pieds à l'ouest du prolongement de l'axe de la piste 15-33, prolongement de quatre mille (4,000) pieds mesurés en direction sud à partir de l'extrémité nord de ladite piste.

PARTIE II

Limites extérieures des terrains

COMMENÇANT à l'angle nord-ouest du quartier nord-est de la section 26, canton 23; puis en direction est, le long de la limite nord dudit quartier nord-est de la section 26 jusqu'à l'angle nord-est dudit quartier nord-est de la section 26; puis en direction sud-est jusqu'à un point sur la limite est du quartier nord-ouest, section 25, canton 23, situé à cinq cents (500) pieds au sud de l'angle nord-est dudit quartier nord-ouest de la section 25; puis en direction sud-est jusqu'à l'angle sud-est dudit quartier nord-est de la section 25, canton 23; puis en direction est, le long de la limite nord du quartier sud-ouest de la section 30, canton 24 jusqu'à l'angle nord-est dudit quartier sud-ouest de la section 30; puis en direction sud-est jusqu'à un point sur la limite sud dudit quartier sud-est de la section 30, canton 24, situé à mille deux cents (1,200) pieds à l'ouest de l'angle sud-est dudit quartier sud-est de la section 30, canton 24; puis en direction sud-est jusqu'à l'angle sud-est du quartier nord-est de la section 19, canton 24; puis en direction sud-est jusqu'à un point sur la limite sud du quartier sud-ouest de la

of the southwest quarter of Section 20, Township 24, distant 1,250 feet easterly from the southwesterly corner of said southwest quarter of Section 20; THENCE southerly to a point on the southerly boundary of the northwest quarter of Section 17, Township 24, distant 1,500 feet easterly from the southwesterly corner of the northwest quarter of Section 17; THENCE southerly to a point on the southerly boundary of the southwest quarter of Section 17, Township 24, distant 1,200 feet easterly from the southwesterly corner of said southwest quarter of Section 17; THENCE southwesterly to the southwesterly corner of the northwest quarter of Section 8, Township 24; THENCE southwesterly to the most easterly corner of Plan B4260; THENCE southwesterly along the southerly boundary of said Plan B4260 to the most southerly corner of said Plan B4260; THENCE westerly along the southerly boundary of Parcel B, Plan B6935 to the southwesterly corner of said Parcel B, Plan B6935; THENCE across Scottie Creek Road to the most easterly corner of the remainder of Lot 33, Plan 1760; THENCE southwesterly along the southeasterly boundary of said remainder of Lot 33, Plan 1760 to the northeast corner of Parcel B, Plan 13115; THENCE southerly along the easterly boundary of said Parcel B, Plan 13115 to the southeasterly corner of said Parcel B, Plan 13115; THENCE southerly along the easterly boundary of Lot 2, Plan 7625 to the southeast corner of said Lot 2, Plan 7625; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2, Plan 7625 to the southwesterly corner of said Lot 2, Plan 7625; THENCE west across Lakha Road to the easterly boundary of Lot 7, Plan 1611; THENCE southerly along said easterly boundary of Lot 7, Plan 1611 to the southeast corner of Lot 7, Plan 1611; THENCE southerly along the easterly boundary of Lot 4, Plan 3896 to the southeast corner of said Lot 4, Plan 3896; THENCE westerly and southwesterly along the southerly boundary of said Lot 4, Plan 3896 to the southwest corner of said Lot 4, Plan 3896; THENCE southwesterly and westerly along the southerly boundary of Lot A, Plan 25721 to the southwesterly corner of said Lot A, Plan 25721; THENCE northwesterly across Old Vernon Road to the southeast corner of Lot 3, Plan 3874; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 3, Plan 3874 to the southwest corner of said Lot 3, Plan 3874; THENCE westerly along the southerly boundary of Lot 2, Plan 3874 to the southwest corner of said Lot 2, Plan 3874; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2, Plan 3874 to the southeast corner of the remainder of Lot 1, Plan 4183; THENCE westerly along the southerly boundary of said remainder of Lot 1, Plan 4183 to the southeast corner of Lot B, Plan 22129; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot B, Plan 22129 to the southwest corner of said Lot B, Plan 22129; THENCE westerly along the southerly boundary of Lot A, Plan 22129 to the southwest corner of said Lot A, Plan 22129; THENCE westerly along the southerly boundary of the east half of the remainder of Lot B, Plan 4784 to the southeast corner of said east half of Lot B, Plan 4784; THENCE westerly along the southerly boundary of the remainder of Lot B, Plan 4784 to the southeast corner of Lot B, Plan 16931; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot B, Plan 16931 to the southwest corner of said Lot B, Plan 16931; THENCE westerly along the southerly boundary of Lot A, Plan 16931 to the southwest corner of said Lot A, Plan 16931; THENCE westerly along the southerly boundary of the

section 20, canton 24, situé à mille deux cent cinquante (1,250) pieds à l'est de l'angle sud-ouest dudit quartier sud-ouest de la section 20; puis en direction sud jusqu'à un point sur la limite sud du quartier nord-ouest de la section 17, canton 24, situé à mille cinq cents (1,500) pieds à l'est de l'angle sud-ouest du quartier nord-ouest de la section 17; puis en direction sud jusqu'à un point sur la limite sud du quartier sud-ouest de la section 17, canton 24, situé à mille deux cents (1,200) pieds à l'est de l'angle sud-ouest du quartier sud-ouest de la section 17; puis en direction sud-ouest jusqu'à l'angle sud-ouest du quartier nord-ouest de la section 8, canton 24; puis en direction sud-ouest jusqu'à l'angle le plus à l'est du plan B4260; puis en direction sud-ouest, le long de la limite sud dudit plan B4260 jusqu'à l'angle le plus au sud dudit plan B4260; puis en direction ouest, le long de la limite sud de la parcelle B, plan B6935 jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite parcelle B, plan B6935; puis en traversant le chemin Scottie Creek jusqu'à l'angle le plus à l'est de la partie restante du lot 33, plan 1760; puis en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est de ladite partie restante du lot 33, plan 1760 jusqu'à l'angle nord-est de la parcelle B, plan 13115; puis en direction sud, le long de la limite est de ladite parcelle B plan 13115 jusqu'à l'angle sud-est de ladite parcelle B, plan 13115; puis en direction sud le long de la limite est du lot 2, plan 7625 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 2, plan 7625; puis en direction ouest le long de la limite sud dudit lot 2 plan 7625 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 2, plan 7625; puis en direction ouest en traversant le chemin Lakha jusqu'à la limite est du lot 7, plan 1611; puis en direction sud le long de la limite est dudit lot 7, plan 1611 jusqu'à son angle sud-est du lot 7 plan 1611; puis en direction sud, le long de la limite est du lot 4, plan 3896 jusqu'à l'angle sud-est du lot 4, plan 3896; puis en direction ouest et sud-ouest, le long de la limite sud dudit lot 4, plan 3896 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 4, plan 3896, puis en direction sud-ouest et ouest, le long de la limite sud du lot A, plan 25721 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot A, plan 25721; puis en direction nord-ouest en traversant le vieux chemin Vernon jusqu'à l'angle sud-est du lot 3, plan 3874; puis en direction ouest, le long de la limite sud dudit lot 3, plan 3874 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 3, plan 3874; puis en direction ouest, le long de la limite sud du lot 2, plan 3874 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 2, plan 3874; puis en direction nord, le long de la limite ouest dudit lot 2, plan 3874 jusqu'à l'angle sud-est de la partie restante du lot 1, plan 4183; puis en direction ouest, le long de la limite sud de ladite partie restante du lot 1, plan 4183 jusqu'à l'angle sud-est du lot B, plan 22129; puis en direction ouest, le long de la limite sud du lot B, plan 22129 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot B, plan 22129; puis en direction ouest, le long de la limite sud du lot A, plan 22129 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot A, plan 22129; puis en direction ouest, le long de la limite sud de la moitié est de la partie restante du lot B, plan 4784 jusqu'à l'angle sud-est de ladite moitié est du lot B, plan 4784; puis en direction ouest, le long de la limite sud de la partie restante du lot B, plan 4784 jusqu'à l'angle sud-est du lot B, plan 16931; puis en direction ouest, le long de la limite sud dudit lot B, plan 16931 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot B, plan 16931; puis en direction ouest, le long de la limite sud du lot A, plan 16931 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot A, plan 16931; puis en direction ouest, le long de la limite sud de la partie restante du

remainder of Lot A, Plan 4784 to the southwest corner of said remainder of Lot A, Plan 4784; THENCE southwesterly across Highway 97 to the southeast corner of Lot 2, Plan 20412; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2, Plan 20412 to the southwest corner of said Lot 2, Plan 20412; THENCE westerly along the southerly boundary of Lot 1, Plan 20412 to the southwest corner of said Lot 1, Plan 20412; THENCE westerly along the southerly boundary of Lot A, Plan 23284 to the southwest corner of said Lot A, Plan 23284; THENCE westerly along the southerly boundary of Lot B, Plan 23284 to the southwest corner of said Lot B, Plan 23284; THENCE westerly along the southerly boundary of Lot C, Plan 23284 to the southwest corner of said Lot C, Plan 23284; THENCE across the right-of-way of Canadian National Railway as shown on Plan M373 and Plan R258 to the southeasterly corner of the remainder of the southwest quarter of Section 2, Township 23; THENCE westerly along the southerly boundary of said remainder of the southwest quarter of Section 2, Township 23 to the southwesterly corner of said remainder of the southwest quarter of Section 2, Township 23; THENCE northwesterly to the northwest corner of the northwest quarter of the southeast quarter of Section 3, Township 23; THENCE northerly along the easterly boundary of Lot 1, Block 23, Plan 1249 to the northeast corner of said Lot 1, Block 23, Plan 1249; THENCE across the ditch right-of-way as shown on Plan 1249 to the southeast corner of Lot 5, Block 23, Plan 1249; THENCE southwesterly along the southerly boundary of said Lot 5, Block 23, Plan 1249 to the southwesterly corner of said Lot 5, Block 23, Plan 1249; THENCE northwesterly along the westerly boundary of said Lot 5, Block 23, Plan 1249 to the northwesterly corner of said Lot 5, Block 23, Plan 1249; THENCE across the ditch right-of-way as shown on Plan 1249 to the most easterly corner of Lot 9, Plan 20573; THENCE southwesterly along the southeasterly boundary of said Lot 9, Plan 20573 to the most southerly corner of said Lot 9, Plan 20573; THENCE southwesterly along the southeasterly boundary of Lot 8, Plan 20573 to the most southerly corner of said Lot 8, Plan 20573; THENCE northwesterly along the southwesterly boundary of said Lot 8, Plan 20573 to the most westerly corner of said Lot 8, Plan 20573; THENCE westerly across Curtis Road to the southeast corner of Lot 5, Block 16, Plan 1068; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 5, Block 16, Plan 1068 to the southwest corner of said Lot 5, Block 16, Plan 1068; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 5, Block 16, Plan 1068 to the northwest corner of said Lot 5, Block 16, Plan 1068; THENCE westerly across the road right-of-way as shown on Plan H8323 to the most southerly corner of Lot 27, Block 10, Plan 1068; THENCE northwesterly along the southwesterly boundary of said Lot 27, Block 10, Plan 1068 to the most westerly corner of said Lot 27, Block 10, Plan 1068; THENCE northwesterly and northerly along the westerly boundary of Lot 2, Block 19, Plan 1884; THENCE westerly and northerly along the westerly boundary of Lot 1, Block 19, Plan 1884 to the southeast corner of Lot 6, Block 19, Plan 1884; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 6, Block 19, Plan 1884 to the southwest corner of said Lot 6, Block 19, Plan 1884; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 6, Block 19, Plan 1884 to the most southerly corner of Lot 3, Block 10, Plan 1068; THENCE northwesterly along the southwesterly

lot A, plan 4784 jusqu'à l'angle sud-ouest de la partie restante du lot A, plan 4784; puis en direction sud-ouest en traversant la route nationale 97 jusqu'à l'angle sud-est du lot 2, plan 20412; puis en direction ouest, le long de la limite sud du lot 2, plan 20412 jusqu'à son angle sud-ouest dudit lot 2, plan 20412; puis en direction ouest, le long de la limite sud du lot 1, plan 20412 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 1, plan 20412; puis en direction ouest, le long de la limite sud du lot A, plan 23284 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot A, plan 23284; puis en direction ouest, le long de la limite sud du lot B, plan 23284 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot B, plan 23284; puis en direction ouest, le long de la limite sud du lot C, plan 23284 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot C, plan 23284; puis en traversant l'emprise du chemin de fer du Canadien National indiquée sur les plans M373 et R258 jusqu'à l'angle sud-est de la partie restante du quartier sud-ouest de la section 2, canton 23; puis en direction ouest, le long de la limite sud de ladite partie restante du quartier sud-ouest de la section 2, canton 23 et jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite partie restante du quartier sud-ouest, de la section 2, canton 23; puis en direction nord-ouest jusqu'à l'angle nord-ouest du quartier nord-ouest du quartier sud-est de la section 3, canton 23; puis en direction nord, le long de la limite est du lot 1, bloc 23, plan 1249 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 1, bloc 23, plan 1249; puis en traversant le fossé de l'emprise qui apparaît sur le plan 1249 jusqu'à l'angle sud-est du lot 5, bloc 23, plan 1249; puis en direction sud-ouest, le long de la limite sud dudit lot 5, bloc 23, plan 1249 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 5, bloc 23, plan 1249; puis en direction nord-ouest, le long de la limite ouest dudit lot 5, bloc 23, plan 1249 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 5, bloc 23, plan 1249; puis en traversant le fossé de l'emprise indiquée sur le plan 1249 jusqu'à l'angle le plus à l'est du lot 9, plan 20573; puis en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est dudit lot 9, plan 20573 jusqu'à l'angle le plus au sud dudit lot 9, plan 20573; puis en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est du lot 8, plan 20573 jusqu'à l'angle le plus au sud dudit lot 8, plan 20573; puis en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest dudit lot 8, plan 20573 jusqu'à l'angle le plus à l'ouest dudit lot 8, plan 20573; puis en direction ouest, en traversant le chemin Curtis jusqu'à l'angle sud-est du lot 5, bloc 16, plan 1068; puis en direction ouest, le long de la limite sud dudit lot 5, bloc 16, plan 1068 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 5, bloc 16, plan 1068; puis en direction nord, le long de la limite ouest dudit lot 5, bloc 16, plan 1068 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 5, bloc 16, plan 1068; puis en direction ouest, en traversant l'emprise de la route qui apparaît au plan H8323 jusqu'à l'angle le plus au sud du lot 27, bloc 10, plan 1068; puis en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest dudit lot 27, bloc 10, plan 1068 jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 27, bloc 10, plan 1068; puis en direction nord-ouest et nord, le long de la limite ouest du lot 2, bloc 19, plan 1884; puis en direction ouest et nord, le long de la limite ouest du lot 1, bloc 19, plan 1884 jusqu'à l'angle sud-est du lot 6, bloc 19, plan 1884; puis en direction ouest, le long de la limite sud dudit lot 6, bloc 19, plan 1884 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 6, bloc 19, plan 1884; puis en direction nord, le long de la limite ouest dudit lot 6, bloc 19, plan 1884 jusqu'à l'angle le plus au sud du lot 3, bloc 10, plan 1068; puis en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest dudit lot 3, bloc 10, plan 1068 jusqu'à son angle le plus à

boundary of said Lot 3, Block 10, Plan 1068 to the most westerly corner of said Lot 3, Block 10, Plan 1068; THENCE northerly across Glenmore Road to the most southerly corner of Lot 2, Block 11, Plan 1068; THENCE northwesterly along the southwesterly boundary of said Lot 2, Block 11, Plan 1068 to the most westerly corner of said Lot 2, Block 11, Plan 1068; THENCE northeasterly along the northwesterly boundary of said Lot 2, Block 11, Plan 1068 to the most southerly corner of Lot 1, Plan 2237; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1, Plan 2237 to the northwest corner of said Lot 1, Plan 2237; THENCE northerly along the westerly boundary of the remainder of Lot 4, Plan 16293 to the northwest corner of the remainder of Lot 4, Plan 16293; THENCE northerly along the westerly boundary of Lot B, Plan 19441 to the northwest corner of said Lot B, Plan 19441; THENCE northerly along the westerly boundary of Lot 1, Plan 23026 to the northwest corner of said Lot 1, Plan 23026; THENCE northerly along the westerly boundary of the remainder of Lot A, Plan 19441 to the northwest corner of said remainder of Lot A, Plan 19441; THENCE easterly along the northerly boundary of the remainder of Lot A, Plan 19441 to the southwest corner of Lot C, Plan 17265; THENCE northeasterly along the westerly boundary of said Lot C, Plan 17265 to the northwest corner of said Lot C, Plan 17265; THENCE northeasterly across McKinley Landing Road and across Lot A, Plan 17265 and across the remainder of Parcel A, Plan 5353 to the southwest corner of Lot A, Plan 22105; THENCE easterly along the southerly boundary of said Lot A, Plan 22105 to the southeast corner of said Lot A, Plan 22105; THENCE northerly along the easterly boundary of said Lot A, Plan 22105 to the northeast corner of said Lot A, Plan 22105; THENCE northerly along the easterly boundary of Lot B, Plan 22105 to the northeast corner of said Lot B, Plan 22105; THENCE northeasterly across Glenmore Road to the northwest corner of the remainder of the northeast quarter of Section 21, Township 23; THENCE easterly along the northerly boundary of the northeast quarter of Section 21, Township 23 to the northeast corner of said northeast quarter of Section 21, Township 23; THENCE northerly along the westerly boundary of the southwest quarter of Section 27, Township 23, 800 feet; THENCE northeasterly to a point on the northerly boundary of said southwest quarter of Section 27, Township 23 distant 660 feet westerly from the northeast corner of said southwest quarter of Section 27, Township 23; THENCE easterly along said northerly boundary of the southwest quarter of Section 27, Township 23, 660 feet to the northeast corner of the southwest quarter of Section 27, Township 23; THENCE northeasterly to a point on the westerly boundary of the northwest quarter of Section 26, Township 23, distant 1,000 feet southerly from the northwest corner of said northwest quarter of Section 26, Township 23; THENCE northeasterly to the northwest corner of the northeast quarter of Section 26, Township 23, said point being the point of commencement, and as shown outlined in yellow on Department of Transport Plan No. B.C. 1205 A, B, C, dated March 7, 1977.

l'ouest dudit lot 3, bloc 10, plan 1068; puis en direction nord, en traversant le chemin Glenmore jusqu'à l'angle le plus au sud du lot 2, bloc 11, plan 1068; puis en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest dudit lot 2, bloc 11, plan 1068 jusqu'à l'angle le plus à l'ouest dudit lot 2, bloc 11, plan 1068; puis en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest dudit lot 2, bloc 11, plan 1068 jusqu'à l'angle le plus au sud du lot 1, plan 2237; puis en direction nord, le long de la limite ouest dudit lot 1, plan 2237 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 1, plan 2237; puis en direction nord, le long de la limite ouest de la partie restante du lot 4, plan 16293 jusqu'à l'angle nord-ouest de la partie restante du lot 4, plan 16293; puis en direction nord, le long de la limite ouest du lot B, plan 19441 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot B, plan 19441; puis en direction nord, le long de la limite ouest du lot 1, plan 23026 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 1, plan 23026; puis en direction nord, le long de la limite ouest de la partie restante du lot A, plan 19441 jusqu'à l'angle nord-ouest de la partie restante du lot A, plan 19441; puis en direction est, le long de la limite nord de ladite partie restante du lot A, plan 19441 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot C, plan 17265; puis en direction nord-est, le long de la limite ouest dudit lot C, plan 17265 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot C, plan 17265; puis en direction nord-est, en traversant le chemin McKinley Landing et en traversant le lot A, plan 17265 et la partie restante de la parcelle A, plan 5353 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot A, plan 22105; puis en direction est, le long de la limite sud dudit lot A, plan 22105 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot A, plan 22105; puis en direction nord, le long de la limite est dudit lot A, plan 22105 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot A, plan 22105; puis en direction nord, le long de la limite est du lot B, plan 22105 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot B, plan 22105; puis en direction nord-est, en traversant le chemin Glenmore jusqu'à l'angle nord-ouest de la partie restante du quartier nord-est de la section 21, canton 23; puis en direction est, le long de la limite nord du quartier nord-est de la section 21, canton 23 jusqu'à l'angle nord-est dudit quartier nord-est, de la section 21, canton 23; puis en direction nord, le long de la limite ouest du quartier sud-ouest de la section 27, canton 23, sur huit cents (800) pieds; puis en direction nord-est, jusqu'à un point sur la limite nord dudit quartier sud-ouest de la section 27, canton 23, situé à six cent soixante (660) pieds à l'ouest, à partir de l'angle nord-est dudit quartier sud-ouest, de la section 27, canton 23; puis en direction est, le long de la limite nord du quartier sud-ouest de la section 27, canton 23, sur six cent soixante (660) pieds jusqu'à l'angle nord-est du quartier sud-ouest de la section 27, canton 23; puis en direction nord-est, jusqu'à un point sur la limite ouest du quartier nord-ouest de la section 26, canton 23, situé à mille (1,000) pieds au sud de l'angle nord-ouest dudit quartier nord-ouest de la section 26, canton 23; puis en direction nord-est, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit quartier nord-est de la section 26, canton 23, ledit point étant le point de départ indiqué en jaune sur le plan n° B.C. 1205 A, B, C, du ministère des Transports, daté du 7 mars 1977.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strip associated with runway designated as 15-33 and more particularly described as follows:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 15 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an intersection with the outer surface, THENCE said approach surface shall be horizontal and contiguous to said outer surface to an intersection with the northern extremity of said outer surface, THENCE said approach surface shall slope upward at the above specified slope of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being one thousand two hundred and fifty (1,250) feet from the projected centre line; said imaginary horizontal line being one hundred and sixty-six (166) feet, measured vertically, above the Airport Reference Point, and

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 33 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an intersection with the outer surface, THENCE said approach surface shall be horizontal and contiguous to said outer surface to an intersection with the southern extremity of said outer surface, THENCE said approach surface shall slope upward at the above specified slope of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being one thousand two hundred and fifty (1,250) feet from the projected centre line; said imaginary horizontal line being one hundred and seventy-nine (179) feet, measured vertically, above the airport reference point,

which approach surfaces are shown, outlined blue, on Department of Transport Plan No. B.C. 1205 A, B, C, dated March 7, 1977.

PARTIE III

Surfaces d'approche

Surfaces dont la limite inférieure touche à chacune des extrémités de la bande associée à la piste 15-33 et décrites plus en détail ci-dessous:

a) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 15, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à l'intersection de la surface extérieure. Puis cette surface d'approche devient horizontale et attenante à la surface extérieure jusqu'à son intersection avec l'extrémité nord de ladite surface extérieure, puis cette surface d'approche s'élève à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal jusqu'à un plan horizontal imaginaire, perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à dix mille (10,000) pieds, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à mille deux cent cinquante (1,250) pieds du prolongement de l'axe de la piste; ce plan horizontal imaginaire est mesuré verticalement à cent soixante-six (166) pieds au-dessus du point de repère de l'aéroport, et

b) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 33 constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à l'intersection de la surface extérieure. Puis cette surface d'approche devient horizontale et attenante à la surface extérieure jusqu'à son intersection avec l'extrémité nord de ladite surface extérieure, puis cette surface d'approche s'élève à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal jusqu'à un plan horizontal imaginaire perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande à dix mille (10,000) pieds, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à mille deux cent cinquante (1,250) pieds du prolongement de l'axe de la piste; ce plan horizontal imaginaire est mesuré verticalement à cent soixante-dix-neuf (179) pieds au-dessus du point de repère de l'aéroport,

ces surfaces d'approche, apparaissant en contours bleus, sur le plan nº B.C. 1205 A, B, C, du ministère des Transports, daté du 7 mars 1977.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the assigned elevation of the airport reference point, and

(*b*) when the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located at thirty (30) feet above the surface of the ground,

PARTIE IV

Surfaces extérieures

Chacune des surfaces extérieures est une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude désignée du point de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

which outer surface is shown, outlined yellow, on Department of Transport Plan No. B.C. 1205 A, B, C, dated March 7, 1977.

PART V

Description of the Strip

The strip associated with runway 15-33 is five hundred (500) feet in width, two hundred and fifty (250) feet being on each side of the centre line of the runway, and eight thousand four hundred (8,400) feet in length, which strip is shown, outlined green, on Department of Transport Plan No. 1205 A, B, C, dated March 7, 1977.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line, and centre line produced, of the strip, extending upward and outward from the lateral limits of the strip and its approach surfaces to an elevation of one hundred and fifty (150) feet, measured vertically, above the assigned elevation of the airport reference point, which transitional surface is shown, outlined red, on Department of Transport Plan B.C. 1205 A, B, C, dated March 7, 1977.

cette surface extérieure apparaissant, en contours jaune, sur le plan nº B.C. 1205 A, B, C, du ministère des Transports, daté du 7 mars 1977.

PARTIE V

Bande

La bande est décrite comme suit: la bande associée à l'approche de la piste 15-33 est de cinq cents (500) pieds de largeur, soit deux cent cinquante (250) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et de huit mille quatre cents (8,400) pieds de longueur; cette bande apparaissant, en contours vert, sur le plan nº B.C. 1205 A, B, C, du ministère des Transports, daté du 7 mars 1977.

PARTIE VI

Surfaces de transition

Chacune des surfaces de transition est une surface constituée d'un plan incliné qui s'élève à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de la bande, et qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales de la bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à une hauteur de cent cinquante (150) pieds, mesurée verticalement au-dessus du point de repère de l'aéroport; cette surface apparaissant, en contours rouge, sur le plan nº B.C. 1205 A, B, C, du ministère des Transports, daté du 7 mars 1977.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 90

AERONAUTICS ACT

Lakehead Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT LAKEHEAD AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Lakehead Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Lakehead Airport, Thunder Bay, in the Province of Ontario; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane centering on and located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, 1,100 feet in width, including the runway, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 635 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the

CHAPITRE 90

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Lakehead

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE LAKEHEAD

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Lakehead.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Lakehead, Thunder Bay, dans la province d'Ontario; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, de 1,100 pieds de largeur, piste comprise, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire centré sur le point de référence de l'aéroport et situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée de ce point de repère (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 635 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, dont les limites extérieures sont définies à la partie II de l'annexe.

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant,

highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows:

COMMENCING at the Northeasterly angle of Lot 6, in Concession 4, North of the river, in the Township of Neebing; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of said Lot 6 to the Southeasterly angle of the said Lot; THENCE, Easterly in a straight line across Edward Street to the Northwesterly angle of Lot 5, in Concession 3, North of the river; THENCE, Easterly along the Northern boundary of said Lots 5 and 4 to the Northeasterly angle of said Lot 4; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of said Lot 4 to the high water mark of the Southern bank of the Neebing River; THENCE, Westerly along the said high water mark to the intersection thereof with a line drawn parallel to and distant 33 feet perpendicularly Westerly from the Eastern boundary of said Lot 4; THENCE, Southerly along the said parallel line and along the Western limit of Tarbutt Street to the Southern limit of Victoria Avenue; THENCE, Easterly along the Southern limit of Victoria Avenue to the intersection thereof with the Northwestern limit of Waterloo Street; THENCE, Southwesterly along the Northwestern limit of Waterloo Street to the intersection thereof with the Northern limit of Arthur Street; THENCE, Westerly along the Northern limit of Arthur Street to the intersection thereof with the production Northerly of the Easterly boundary of Lot 41 as shown on a plan of subdivision registered in the Registry Office for the Registry Division of the District of Fort William as Plan 723; THENCE, Southerly along that production and along the said Easterly boundary of Lot 41 to the Northwestern limit of the right-of-way land of the Canadian National Railway; THENCE, Southwesterly along the said limit of the said right-of-way land to the Northeasterly angle of Lot 160, as shown on Plan 759; THENCE, Easterly in a straight line to the Northwesterly angle of Lot 2, as shown on Plan 725; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 2 and 1, as shown on said Plan 725 to the Northeasterly angle of said Lot 1; THENCE, Southwesterly along the Northwestern limit of Kingsway Street to the Southeasterly angle of Lot 31, as shown on Plan 733; THENCE, Southerly in a straight line across Christina Street to the Northeasterly angle of Lot 32, as shown on the said Plan 733; THENCE, Southerly along the Western limit of Ford Street to the intersection thereof with the Northern boundary of Lot "A", as shown on Plan 735; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lot "A" to the Northeasterly angle of the said Lot; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of Lots "A" and "B", as shown on the said Plan 735 to the natural high water mark of the North bank of the Kaministiqua River; THENCE, in a general Westerly and Southerly direction along the said high water mark to the intersection thereof with a line drawn South 60 degrees 50 minutes East from a point on the Easterly limit of Neebing Avenue the said point being distant 1,263.8 feet measured Southerly along the said Easterly limit from the Southerly limit of Montreal Street; THENCE, North 60 degrees 50 minutes West along the said

dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur, à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir:

a) une surface horizontale, dont les limites extérieures peuvent être définies de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'angle nord-est du lot 6, concession 4, au nord de la rivière, dans le canton de Neebing; DE LÀ, en direction du sud, le long de la limite est dudit lot 6, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est, suivant une ligne droite traversant la rue Edward, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 5, concession 3, au nord de la rivière; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 5 et 4 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 4; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est dudit lot 4 jusqu'à la ligne des hautes eaux de la rive sud de la rivière Neebing; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite ligne des hautes eaux jusqu'à son intersection avec une ligne parallèle à la limite est dudit lot 4 et située à 33 pieds, perpendiculairement, à l'ouest de ladite limite; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite ligne parallèle et le long de la limite ouest de la rue Tarbutt jusqu'à la limite sud de l'avenue Victoria; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite sud de l'avenue Victoria jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest de la rue Waterloo; DE LÀ, en direction du sud-ouest le long de la limite nord-ouest de la rue Waterloo jusqu'à son intersection avec la limite nord de la rue Arthur; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite nord de la rue Arthur jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le nord de la limite est du lot 41, comme l'indique le plan de subdivision enregistré au Bureau d'enregistrement de la division d'enregistrement du district de Fort-William sous le nº de plan 723; DE LÀ, en direction du sud le long de ce prolongement et le long de ladite limite est du lot 41 jusqu'à la limite nord-ouest de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada; DE LÀ, en direction du sud-ouest le long de ladite limite de ladite emprise jusqu'à l'angle nord-est du lot 160 comme l'indique le plan 759; DE LÀ, en direction de l'est en ligne droite, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 2, comme l'indique le plan 725; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 2 et 1, comme l'indique ledit plan 725, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 1; DE LÀ, en direction du sud-ouest le long de la limite nord-ouest de la rue Kingsway jusqu'à l'angle sud-est du lot 31, comme l'indique le plan 733; DE LÀ, en direction du sud, suivant une ligne droite traversant la rue Christina, jusqu'à l'angle nord-est du lot 32, comme l'indique ledit plan 733; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest de la rue Ford jusqu'à son intersection avec la limite nord du lot «A», comme l'indique le plan 735; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord du lot «A» jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est des lots «A», et ,«B», comme l'indique ledit plan 735 jusqu'à la ligne naturelle des hautes eaux de la rive nord de la rivière Kaministiqua; DE LÀ, dans une direction générale ouest et sud le long de ladite ligne naturelle des hautes eaux jusqu'à son intersection avec une ligne tirée sud 60 degrés 50 minutes est d'un point situé sur la limite est de l'avenue Neebing, ledit point étant à une distance de 1,263.8 pieds mesurée en direction du sud le long de ladite limite est depuis la limite sud de la rue

line and its production Westerly to the intersection thereof with the Eastern boundary of Lot 11, in Concession 1, North of the river; THENCE, Northerly along the Eastern boundary of the said Lot 11 to the Southern limit of Broadway Street; THENCE, Westerly along the said Southern limit to the Western boundary of the said Lot 11; THENCE, Southerly along the said Western boundary and its production Southerly to the intersection thereof with the natural high water mark of the South bank of the said river; THENCE, Easterly along the said high water mark to the intersection thereof with the production Northerly of the Eastern boundary of Lot 11, in Concession 1, South of the river; THENCE, Southerly along that production and along the said Eastern boundary of said Lot 11 to the Southeasterly angle of the said Lot; THENCE, Westerly along the Southern boundary of the said Concession to the Southwesterly angle of Lot 20; THENCE, Northerly along the Western boundary of said Lot 20 and the production Northerly thereof, to the natural high water mark of the North bank of the Kaministiqua River; THENCE, in a general Northerly and Westerly direction along the said high water mark of the North bank of the river to the intersection thereof with the production Southerly of the Western boundary of Lot 23, in Concession 1, North of the river; THENCE, Northerly along that production and along the Western boundary of said Lot 23 to the Northwesterly angle of the said Lot; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Concession 1 and 2, North of the river, to the Southwesterly angle of Lot 23, in said Concession 2; THENCE, Northerly along the Western boundary of Lot 23, in Concession 2 and Lot 23, in Concession 3, North of the river, to the Northwesterly angle of the last said Lot; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 3 and 4, North of the river, to the Southwesterly angle of Lot 23, in said Concession 4; THENCE, Northerly along the Western boundary of Lot 23, in the said Concession 4 and Lot 23, in Concession 5, North of the river, to the Northwesterly angle of the last said Lot; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between the Township of Neebing and the Township of McIntyre to the Southwesterly angle of the Jean Langlois Mineral Location in the Township of McIntyre; THENCE, Northerly along the Western boundary of the said Mineral Location and along the Western boundary of the John C. T. Cochrane Mineral Location to the Northwesterly angle thereof; THENCE, Easterly along the Northern boundary of the John C. T. Cochrane Mineral Location to the Northeasterly angle thereof; THENCE, Northerly along the Western boundary of the J. J. Vickers Mineral Location to the Northwesterly angle thereof; THENCE, Easterly along the Northern boundary of the J. J. Vickers Mineral Location to the Northeasterly angle thereof; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Section 55, in the said Township of McIntyre to the Northeasterly angle of the said section; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of the said section to the Southeasterly angle thereof; THENCE, Easterly along the Northern limit of the said allowance for road between the said Townships to the intersection thereof with the production Northerly of the Eastern boundary of Lot 6, in Concession 4, North of the river, in the Township of Neebing; THENCE, Southerly along that production to the

Montréal; DE LÀ, en direction du nord 60 degrés 50 minutes ouest le long de ladite ligne et de son prolongement vers l'ouest, jusqu'à son intersection avec la limite est du lot 11 de la concession 1, au nord de la rivière; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est dudit lot 11 jusqu'à la limite sud de la rue Broadway; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud jusqu'à la limite ouest dudit lot 11; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite ouest et de son prolongement vers le sud jusqu'à son intersection avec la ligne naturelle des hautes eaux de la rive sud de ladite rivière; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite ligne naturelle des hautes eaux jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le nord de la limite est du lot 11, concession 1, au sud de la rivière; DE LÀ, en direction du sud le long de ce prolongement et le long de ladite limite est dudit lot 11 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud de ladite concession jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 20; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest dudit lot 20 et de son prolongement vers le nord jusqu'à la ligne naturelle des hautes eaux de la rive nord de la rivière Kaministiqua; DE LÀ, dans une direction générale nord et ouest le long de ladite ligne des hautes eaux de la rive nord de la rivière jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le sud de la limite ouest du lot 23, concession 1, au nord de la rivière; DE LÀ, en direction du nord le long de ce prolongement et de la limite ouest dudit lot 23 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du nord, suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les concessions 1 et 2, au nord de la rivière, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 23 dans ladite concession 2; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest du lot 23, concession 2, et du lot 23, concession 3, au nord de la rivière, jusqu'à l'angle nord-ouest de ce dernier lot; DE LÀ, en direction du nord, suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les concessions 3 et 4, au nord de la rivière, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 23 dans ladite concession 4; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest du lot 23 dans ladite concession 4 et du lot 23, concession 5, au nord de la rivière, jusqu'à l'angle nord-ouest de ce dernier lot; DE LÀ, en direction du nord, suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre le canton de Neebing et le canton de McIntyre jusqu'à l'angle sud-ouest de la concession minière de Jean Langlois dans le canton de McIntyre; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest de ladite concession minière et le long de la limite ouest de la concession minière de John C. T. Cochrane jusqu'à l'angle nord-ouest de ladite concession; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord de la concession minière de John C. T. Cochrane jusqu'à l'angle nord-est de ladite concession; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest de la concession minière de J. J. Vickers jusqu'à l'angle nord-ouest de ladite concession; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord de la concession minière de J. J. Vickers jusqu'à l'angle nord-est de ladite concession; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord de la section 55, dans ledit canton de McIntyre, jusqu'à l'angle nord-est de ladite section; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est de ladite section jusqu'à l'angle sud-est de ladite section; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord de ladite réserve de chemin entre lesdits cantons jusqu'à son intersection avec le prolon-

point of commencement; SAVING AND EXCEPTING thereout and therefrom all of the Kaministiqua River lying within the above described parcel,

(*b*) the approach surface abutting each end of the strips designated as 2-20 and 12-30 and extending outward therefrom, the dimensions of which are five hundred and fifty (550) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and one thousand two hundred and fifty (1,250) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer end of approach 12 being two hundred (200) feet, and the said outer ends of approaches 2, 20 and 30 being two hundred and fifty (250) feet respectively above the elevations at the strip ends and ten thousand (10,000) feet measured horizontally therefrom; and the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 7-25 and extending outward therefrom, the dimensions of which are five hundred and fifty (550) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and two thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being two hundred (200) feet above the elevation at the strip ends and ten thousand (10,000) feet measured horizontally therefrom, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces,

as shown on plan No. T2173 dated September 16, 1964, of record in the Department of Transport.

gement vers le nord de la limite est du lot 6, concession 4, au nord de la rivière, dans le canton de Neebing; DE LÀ, en direction du sud le long de ce prolongement jusqu'au point de départ. A L'EXCEPTION de toute la partie de la rivière Kaministiqua située dans les limites de la parcelle décrite ci-dessus,

b) les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités des bandes désignées par les chiffres 2-20 et 12-30 et s'étendant au delà de ces bandes, les dimensions desdites surfaces d'approche étant de cinq cent cinquante (550) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de bande et de mille deux cent cinquante (1,250) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, ladite extrémité extérieure de l'approche 12 se trouvant à deux cents (200) pieds, et lesdites extrémités extérieures des approches 2, 20 et 30, à deux cent cinquante (250) pieds au-dessus de l'altitude des extrémités de bande et à dix mille (10,000) pieds horizontalement des extrémités de bande; et les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande désignée par les chiffres 7-25 et s'étendant au-delà de cette bande, les dimensions desdites surfaces d'approche étant de cinq cent cinquante (550) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude des extrémités de la bande, et à dix mille (10,000) pieds horizontalement des extrémités de la bande, et

c) les diverses surfaces de transition, chacune s'élevant obliquement à raison de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement à partir des limites latérales extérieures des bandes et de leurs surfaces aboutissantes,

les surfaces définies ci-dessus sont indiquées sur le plan n° T2173, en date du 16 septembre 1964, conservé dans les dossiers du ministère des Transports.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

COMMENCING at the intersection of the Eastern boundary of Lot Eleven (11), in Concession Three (3), North of the Kaministiqua River, in the Township of Neebing, in the District of Thunder Bay, with the Southern limit of the King's Highway Number 17, as widened, the said intersection being distant seventeen feet (17′) measured Southerly along the said Eastern boundary from the Northeasterly angle of the said Lot; THENCE, Southerly along the said Eastern boundary of Lot Eleven (11), a distance of one thousand four hundred and eighty-four and twenty-five one-hundredths feet (1,484.25′) to the intersection thereof with the production Northeasterly of the centre line of runway 7-25 of Lakehead Airport; THENCE, Southwesterly along that production and along the said centre

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

COMMENÇANT à l'intersection de la limite est du lot onze (11) de la concession trois (3), au nord de la rivière Kaministiqua, dans le Township de Neebing, district de Thunder Bay, avec la limite sud de la route n° 17, élargie, ladite intersection se trouvant à une distance de dix-sept (17) pieds mesurée en direction du sud, le long de ladite limite est, à partir de l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, se dirigeant en direction du sud le long de ladite limite est du lot onze (11), sur une distance de mille quatre cent quatre-vingt-quatre pieds et vingt-cinq centièmes (1,484.25 pi.), jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le nord-est de l'axe de la piste 7-25 de l'aéroport de Lakehead; DE LÀ, en direction du sud-ouest le long de ce prolongement et le long dudit axe de ladite piste, sur une

line of the said runway, a distance of four thousand and twelve and sixty-four one-hundredths feet (4,012.64′); THENCE, Northwesterly at right angles to the said centre line, a distance of eight hundred feet (800′), to a point henceforth designated as the airport reference point, the said point having an assigned elevation of six hundred and thirty-five feet (635′) above sea level.

PART II

Description of Lands to Which These Regulations Apply

DIVISION 1

TOWNSHIP OF NEEBING, FORT WILLIAM REGISTRY OFFICE

ALL AND SINGULAR, those certain parcels or tracts of land and premises, situated, lying and being in the Township of Neebing, in the District of Thunder Bay and Province of Ontario, and which said parcels may be more particularly described hereinafter as Parcels "A" and "B".

PARCEL "A": Concession One (1) South of the Kaministiqua River.

Being composed of Lots Eleven (11), Twelve (12), Thirteen (13), Fourteen (14), Fifteen (15), Sixteen (16), Seventeen (17), Eighteen (18), Nineteen (19) and Twenty (20), in Concession One (1) South of the Kaministiqua River; part of the Allowance for Road along the South bank of the Kaministiqua River; all of the Allowance for Road between Lots Fifteen (15) and Sixteen (16), in the said Concession; and all of the plans of subdivisions registered in the Registry Office for the Registry Division of the District of Fort William as Plan Numbers 689 and 695, the outermost limits of the said parcel may be more particularly described as follows:

COMMENCING at the Southeasterly angle of said Lot Eleven (11); THENCE, Westerly along the Southern boundary of the said Concession to the Southwesterly angle of said Lot Twenty (20); THENCE, Northerly along the Western boundary of said Lot Twenty (20) and the production Northerly thereof, to the natural High Water Mark of the Kaministiqua River; THENCE, in a general Easterly direction along the said natural High Water Mark to the intersection thereof with the production Northerly of the Eastern boundary of said Lot Eleven (11); THENCE, Southerly along the last said production and along the Eastern boundary of Lot Eleven (11) to the point of commencement.

PARCEL "B": Concessions North of the Kaministiqua River.

Being composed of part of Lot 11, Lots 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, and lot lettered "A", in Concession 1, North of the river; Lots 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, in Concession 2, North of the river; Lots 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, in Concession 3, North of the river; Lots 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 in Concession 4, North of the river; Lots 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, in Concession 5, North of the river, which include all of the plans of subdivision registered in the Registry Office for the Registry Division of the District of Fort William as Plan Numbers 680, 693, 694, 682,

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

SECTION 1

CANTON DE NEEBING, BUREAU D'ENREGISTREMENT DE FORT WILLIAM

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou étendues de terrain, immeubles compris, situées dans le Township de Neebing, district de Thunder Bay, dans la province d'Ontario, lesquelles parcelles sont décrites en détail ci-après sous les titres: Parcelles «A» et «B».

PARCELLE «A»: Concession (1), au sud de la rivière Kaministiqua.

Composée des lots onze (11), douze (12), treize (13), quatorze (14), quinze (15), seize (16), dix-sept (17), dix-huit (18), dix-neuf (19) et vingt (20) de la concession un (1), au sud de la rivière Kaministiqua; d'une partie de la réserve de chemin le long de la rive sud de la rivière Kaministiqua; de toute la réserve de chemin entre les lots quinze (15) et seize (16) de ladite concession; et de la totalité des plans de subdivision enregistrés au Bureau d'enregistrement de la division d'enregistrement du district de Fort-William sous les nos de plan 689 et 695, les limites extérieures de ladite parcelle pouvant être décrites en détail comme suit:

COMMENÇANT à l'angle sud-est dudit lot onze (11); DE LÀ, se dirigeant en direction de l'ouest le long de la limite sud de ladite concession jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot vingt (20); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest dudit lot vingt (20) et de son prolongement vers le nord jusqu'à la ligne naturelle des hautes eaux de la rivière Kaministiqua; DE LÀ, dans une direction générale est le long de ladite ligne naturelle des hautes eaux, jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le nord de la limite est dudit lot onze (11); DE LÀ, en direction du sud le long de ce dernier prolongement et le long de la limite est du lot onze (11) jusqu'au point de départ.

PARCELLE «B»: Concessions au nord de la rivière Kaministiqua.

Composée d'une partie du lot 11 et composée des lots 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 et du lot portant la lettre «A», dans la concession 1, au nord de la rivière; des lots 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 de la concession 2, au nord de la rivière; des lots 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18. 19, 20, 21, 22 et 23, concession 3, au nord de la rivière; des lots 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 et 23, concession 4, au nord de la rivière; des lots 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 et 23, concession 5, au nord de la rivière, ce qui comprend tous les plans de subdivision enregistrés au Bureau d'enregistrement de la division d'enregistrement du district de

687, 684, 679, 658, 305, 781, 704, 728, 714, 692, 743, 783, 185, 742, 738, 744, 254, 578, 255, 180, 726, 218, 639, 698, 281, 289 and 215; all the allowance for road between Lot 15 and lot lettered "A" and between Lots 15 and 16 and between Lots 20 and 21, in the said Concession 1; part of the allowance for road along the North bank of the Kaministiqua River; part of the allowance for road between Concessions 1 and 2; all of the allowance for road between Lots 15 and 16 and between 20 and 21, in the said Concessions 2, 3, 4 and 5; part of the allowance for road between the said Concessions 3 and 4; and part of the allowance for road between the said Concession 5, in the Township of Neebing and the Township of McIntyre, which said parcels are more particularly described as follows:

COMMENCING at the Northwesterly angle of Lot 23, in Concession 5, North of the river; THENCE, Southerly along the Western boundary of Lot 23, in the said Concession 5 and Lot 23, in said Concession 4, to the Southwesterly angle of Lot 23, in Concession 4; THENCE, Southerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 3 and 4, to the Northwesterly angle of Lot 23, in Concession 3; THENCE, Southerly along the Western boundary of the last said Lot 23 and Lot 23, in Concession 2, to the Southwesterly angle of the last said Lot; THENCE, Southerly in a straight line across the allowance for road between said Concessions 1 and 2 to the Northwesterly angle of Lot 23, in Concession 1; THENCE, Southerly along the Western boundary of said Lot 23 and the production Southerly thereof to the natural high water mark of the North bank of Kaministiqua River; THENCE, in a general Easterly direction along the said natural high water mark to the intersection thereof with the production Southerly of the Western boundary of Lot 11, in Concession 1; THENCE, Northerly along that production and along the Western boundary of said Lot 11 to the intersection thereof with the Southerly limit of Broadway Street; THENCE, Easterly along the Southerly limit of Broadway Street to the Eastern boundary of the said Lot 11; THENCE, Northerly along the Eastern boundary of said Lot 11 to the Northeasterly angle of the said Lot; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 1 and 2 to the Southeasterly angle of Lot 11, in Concession 2; THENCE, Northerly along the Eastern boundary of Lot 11, in Concession 2 and Lot 11, in Concession 3 to the Northeasterly angle of the last said Lot; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 3 and 4 to the Southeasterly angle of Lot 11, in Concession 4; THENCE, Northerly along the Eastern boundary of Lot 11, in Concession 4 and Lot 11, in Concession 5 and the production Northerly thereof to the Northern limit of the allowance for road between the Township of Neebing and the Township of McIntyre; THENCE, Westerly along the said Northern limit to the intersection thereof with the production Northerly of the Western boundary of Lot 23, in Concession 5, in the Township of Neebing; THENCE, Southerly along that production to the point of commencement. SAVING AND EXCEPTING thereout and therefrom the following parcels which may be more particularly described as follows:

(1) All the plans of subdivision registered in the Land Titles Office for the District of Fort William as Plans Numbered M-53 and M-60.

Fort-William sous les nos de plan 680, 693, 694, 682, 687, 684, 679, 658, 305, 781, 704, 728, 714, 692, 743, 783, 185, 742, 738, 744, 254, 578, 255, 180, 726, 218, 639, 698, 281, 289 et 215; de la totalité de la réserve de chemin entre le lot 15 et le lot portant la lettre «A» et entre les lots 15 et 16 et entre les lots 20 et 21 dans ladite concession 1; une partie de la réserve de chemin le long de la rive nord de la rivière Kaministiqua; une partie de la réserve de chemin entre les concessions 1 et 2; la totalité de la réserve de chemin entre les lots 15 et 16 et entre les lots 20 et 21 dans lesdites concessions 2, 3, 4 et 5; une partie de la réserve de chemin entre lesdites concessions 3 et 4; et une partie de la réserve de chemin entre ladite concession 5, dans le canton de Neebing, et le canton de McIntyre, lesdites parcelles étant décrites plus en détail ci-dessous:

COMMENÇANT à l'angle nord-ouest du lot 23, concession 5, au nord de la rivière; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest du lot 23 dans ladite concession 5 et du lot 23 dans ladite concession 4, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 23, concession 4; DE LÀ, en direction du sud, suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les concessions 3 et 4, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 23, concession 3; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest de ce dernier lot 23 et du lot 23, concession 2, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce dernier lot; DE LÀ, en direction du sud, suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre lesdites concessions 1 et 2, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 23, concession 1; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest dudit lot 23 et de son prolongement vers le sud jusqu'à la ligne naturelle des hautes eaux de la rive nord de la rivière Kaministiqua; DE LÀ, dans une direction générale est le long de ladite ligne naturelle des hautes eaux jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le sud de la limite ouest du lot 11, concession 1; DE LÀ, en direction du nord le long de ce prolongement et le long de la limite ouest dudit lot 11 jusqu'à son intersection avec la limite sud de la rue Broadway; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite sud de la rue Broadway jusqu'à la limite est dudit lot 11; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est dudit lot 11 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction du nord, suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les concessions 1 et 2, jusqu'à l'angle sud-est du lot 11, concession 2; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est du lot 11, concession 2 et du lot 11, concession 3, jusqu'à l'angle nord-est de ce dernier lot; DE LÀ, en direction du nord, suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les concessions 3 et 4, jusqu'à l'angle sud-est du lot 11, concession 4; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est du lot 11, concession 4 et du lot 11, concession 5 et de son prolongement vers le nord jusqu'à la limite nord de la réserve de chemin entre le canton de Neebing et le canton de McIntyre; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite nord jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le nord de la limite ouest du lot 23, concession 5, dans le canton de Neebing; DE LÀ, en direction du sud le long de ce prolongement jusqu'au point de départ. A L'EXCEPTION des parcelles suivantes qui peuvent être décrites en détail comme il suit:

(1) Tous les plans de subdivision enregistrés au Bureau des titres de biens-fonds du district de Fort-William et portant les nos de plan M-53 et M-60.

(2) All of those parts of Lots Twelve (12) and Thirteen (13), in said Concession Two (2), registered in the said Land Titles Office as Parcels 3522, 3955, 3524, 3521 and 3817 (Neebing).

(3) All of Lot Twenty-three (23), in said Concession Three (3) as registered in the said Land Titles Office as Parcel 948 (Neebing).

(4) Part of Lot Twelve (12), in said Concession Four (4) which may be more particularly described as follows:

COMMENCING at a point in the Northern limit of the King's Highway, as widened, according to a plan deposited in the said Registry Office as 3563, distant seven hundred and seventy-nine and eight tenths feet (779.8′) measured South eighty-nine degrees fifty-five minutes thirty seconds East (S89°55′30″E) along the said limit from the intersection thereof with the Western boundary of said Lot Twelve (12); THENCE, North nineteen degrees forty-two minutes thirty seconds West (N19°42′30″W), a distance of four hundred and twenty-five and sixty-six one-hundredths feet (425.66′), more or less, to the High Water Mark of the South bank of the Neebing River; THENCE, Northeasterly along the said High Water Mark to a point thereon perpendicularly distant one hundred and fifty feet (150′) from the production Northerly of the last described courses; THENCE, South nineteen degrees forty-two minutes thirty seconds East (S19°42′30″E) to the said limit of the said Highway; THENCE, North eighty-nine degrees fifty-five minutes thirty seconds West (N89°55′30″W) along the said limit, a distance of one hundred and fifty-nine and four tenths feet (159.4′) to the point of commencement.

(5) Being composed of part of Lot Three (3) as shown on a plan of subdivision registered in the Registry Office for the District of Fort William as Plan 738 and being more particularly described as follows:

COMMENCING at the Southwesterly angle of the said Lot; THENCE, Easterly along the Southern boundary of the said Lot, a distance of one hundred and twenty-five feet (125′); THENCE, Northerly and parallel to the Western boundary of the said Lot, a distance of one hundred and fifty feet (150′); THENCE, Westerly and parallel to said Southern boundary, a distance of one hundred and twenty-five feet (125′), more or less, to the Western boundary of the said Lot; THENCE, Southerly along the said Western boundary, a distance of one hundred and fifty feet (150′), more or less, to the point of commencement.

(6) All those parts of Lots Eleven (11), Twelve (12), Thirteen (13), Fourteen (14), Fifteen (15), and Sixteen (16), in Concession Two (2) and Lots Eleven (11), Twelve (12), Thirteen (13), Fourteen (14), Fifteen (15), Sixteen (16) and Seventeen (17), in Concession Three (3); part of the Allowance for Road between said Lots Fifteen (15) and Sixteen (16), in the said Concession Two (2) and Concession Three (3); and part of the plan of subdivision registered in the said Registry Office as Plan 180, which lie within the limits of Lakehead Airport and which may be more particularly described as follows:

(2) Toutes les parties des lots douze (12) et treize (13) de ladite concession deux (2) enregistrées audit Bureau des titres de biens-fonds sous les nos de parcelle 3522, 3955, 3524, 3521 et 3817 (Neebing).

(3) La totalité du lot vingt-trois (23) de ladite concession trois (3), enregistré audit Bureau des titres de biens-fonds sous le no de parcelle 948 (Neebing).

(4) Une partie du lot douze (12) de ladite concession quatre (4), qui peut être décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à un point situé sur la limite nord de la grand'route, élargie, d'après un plan déposé audit Bureau d'enregistrement sous le no de plan 3563, à une distance de sept cent soixante-dix-neuf pieds et huit dixièmes (779.8 pi.) mesurée sud quatre-vingt-neuf degrés cinquante-cinq minutes trente secondes est (S89°55′30″ E) le long de ladite limite à partir de son intersection avec la limite ouest dudit lot douze (12); DE LÀ, nord dix-neuf degrés quarante-deux minutes trente secondes ouest (N19°42′30″ O), sur une distance de quatre cent vingt-cinq pieds et soixante-six centièmes (425.66 pi.), plus ou moins, jusqu'à la ligne des hautes eaux de la rive sud de la rivière Neebing; DE LÀ, en direction du nord-est le long de ladite ligne des hautes eaux jusqu'à un point de cette ligne situé à une distance perpendiculaire de cent cinquante (150) pieds du prolongement, vers le nord, de la dernière direction donnée; DE LÀ, sud dix-neuf degrés quarante-deux minutes trente secondes est (S19°42′30″ E) jusqu'à ladite limite de ladite grand'route; DE LÀ, nord quatre-vingt-neuf degrés cinquante-cinq minutes trente secondes ouest (N89°55′30″ O) le long de ladite limite, sur une distance de cent cinquante-neuf pieds et quatre dixièmes (159.4 pi.) jusqu'au point de départ.

(5) Une partie du lot trois (3), comme l'indique le plan de subdivision enregistré au Bureau d'enregistrement du district de Fort-William sous le no de plan 738, décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, se dirigeant vers l'est le long de la limite sud dudit lot, sur une distance de cent vingt-cinq (125) pieds; DE LÀ, en direction du nord, parallèlement à la limite ouest dudit lot, sur une distance de cent cinquante (150) pieds; DE LÀ, en direction de l'ouest, parallèlement à ladite limite sud, sur une distance de cent vingt-cinq (125) pieds, plus ou moins, jusqu'à la limite ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du sud, le long de ladite limite ouest, sur une distance de cent cinquante (150) pieds, plus ou moins, jusqu'au point de départ.

(6) Toutes les parties des lots onze (11), douze (12), treize (13), quatorze (14), quinze (15) et seize (16) de la concession deux (2), et des lots onze (11), douze (12), treize (13), quatorze (14), quinze (15), seize (16) et dix-sept (17) de la concession trois (3); une partie de la réserve de chemin entre lesdits lots quinze (15) et seize (16) de ladite concession deux (2) et la concession trois (3); et une partie du plan de subdivision enregistré audit Bureau d'enregistrement sous le no de plan 180, parties situées dans les limites de l'aéroport de Lakehead et pouvant être décrites plus en détail comme suit:

PREMISING that the bearings hereinafter mentioned are astronomical and are referred to the Southern limit of the King's Highway No. 17, as widened, in Lot Eighteen (18), in Concession Three (3), North of the River, as having a bearing of South eighty-nine degrees fifty-three minutes East (S. 89°53′ E.);

COMMENCING at the intersection of the Eastern boundary of Lot Twelve (12), in Concession Three (3), North of the River, with the Southern limit of the King's Highway, as widened, according to a plan deposited in the said Registry Office as Number 3563; THENCE, Westerly along the said Southern limit, a distance of five hundred and sixty-five feet (565′); THENCE, Southerly and parallel to the said Eastern boundary of Lot Twelve (12) to the intersection thereof with the straight line drawn North-easterly from a point in the Southern boundary of the North half of the said Lot, distant seven hundred and ninety feet (790′) measured Westerly along the said Southern boundary from the Easterly boundary of said Lot Twelve (12), to a point distant two hundred and sixty-five feet (265′) measured Northerly from the said Southern boundary, on a line drawn West of, parallel with, and forty feet (40′) perpendicularly distant from the said Eastern boundary of Lot Twelve (12); THENCE, Southwesterly along the said straight line to the Southern boundary of the North half of Lot Twelve (12); THENCE, Westerly along the Southern boundary of the North half of Lots Twelve (12), Thirteen (13) and Fourteen (14) to the Eastern boundary of Lot Fifteen (15); THENCE, Northerly along the Eastern boundary of Lot Fifteen (15), a distance of two hundred feet (200′); THENCE, Westerly and parallel to the Southern boundary of Lot Fifteen (15), to the Western boundary of the said Lot; THENCE, Southerly along the Western boundary of Lot Fifteen (15) to a point distant one thousand three hundred and twenty feet (1320′) from the Southwesterly angle of the said Lot; THENCE, Westerly and parallel to the Southern boundary of Lot Fifteen (15), across the Allowance for Road between Lots Fifteen (15) and Sixteen (16), in Concession Three (3), a distance of sixty-six feet (66′); THENCE, Westerly and parallel to the Southern boundary of Lot Sixteen (16), a distance of one hundred and eighteen feet (118′); THENCE, North seventy-three degrees twenty-eight minutes thirty seconds West (N73°28′30″W), a distance of one thousand two hundred and sixty-one and thirty-nine one hundredths feet (1261.39′), more or less, to a point in the Western boundary of Lot Sixteen (16), distant one thousand six hundred and eight and ninety-six one-hundredths feet (1608.96′), measured South fourteen minutes fifty-five seconds West (S00°14′55″W) along the said boundary from the intersection thereof with the said Southern limit of the said Highway; THENCE, North fourteen minutes fifty-five seconds East (N00°14′55″E) along the said Western boundary of Lot Sixteen (16), a distance of six hundred and six and eleven one-hundredths feet (606.11′); THENCE, North forty-four degrees five minutes forty-five seconds West (N44°05′45″W), a distance of one hundred and ninety-five and ninety-eight one-hundredths feet (195.98′); THENCE, South eighty-nine degrees nine

POSANT EN PRÉMISSE que les relèvements mentionnés ci-après sont astronomiques et se rapportent à la limite sud de la route nº 17 élargie, dans le lot dix-huit (18) de la concession trois (3), au nord de la rivière, comme ayant un relèvement de sud quatre-vingt-neuf degrés cinquante-trois minutes est (S. 89°53′ E.);

COMMENÇANT à l'intersection de la limite est du lot douze (12) de la concession trois (3), au nord de la rivière, avec la limite sud de la grand'route élargie, d'après un plan déposé audit Bureau d'enregistrement sous le nº de plan 3563; DE LÀ, se dirigeant en direction de l'ouest le long de ladite limite sud, sur une distance de cinq cent soixante-cinq (565) pieds; DE LÀ, en direction du sud et parallèlement à ladite limite est du lot douze (12) jusqu'à son intersection avec la ligne droite tracée en direction du nord-est depuis un point situé sur la limite sud de la moitié nord dudit lot, à une distance de sept cent quatre-ving-dix (790) pieds mesurée en direction de l'ouest le long de ladite limite sud à partir de la limite est dudit lot douze (12), jusqu'à un point situé à une distance de deux cent soixante-cinq (265) pieds mesurée en direction du nord à partir de ladite limite sud, sur une ligne tracée à l'ouest de ladite limite est du lot douze (12), parallèlement à cette limite et à une distance perpendiculaire de quarante (40) pieds de ladite limite; DE LÀ, en direction du sud-ouest le long de ladite ligne droite jusqu'à la limite sud de la moitié nord du lot douze (12); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud de la moitié nord des lots douze (12), treize (13) et quatorze (14), jusqu'à la limite est du lot quinze (15); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est du lot quinze (15), sur une distance de deux cents (200) pieds; DE LÀ, en direction de l'ouest, parallèlement à la limite sud du lot quinze (15), jusqu'à la limite ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest du lot quinze (15), jusqu'à un point situé à mille trois cent vingt (1,320) pieds de l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest parallèlement à la limite sud du lot quinze (15), traversant la réserve de chemin entre les lots quinze (15) et seize (16) de la concession trois (3), sur une distance de soixante-six (66) pieds; DE LÀ, en direction de l'ouest, parallèlement à la limite sud du lot seize (16), sur une distance de cent dix-huit (118) pieds; DE LÀ, nord soixante-treize degrés vingt-huit minutes trente secondes ouest (N73°28′30″ O), sur une distance de mille deux cent soixante et un pieds et trente-neuf centièmes (1,261.39 pi.), plus ou moins, jusqu'à un point situé sur la limite ouest du lot seize (16), à une distance de mille six cent huit pieds et quatre-vingt-seize centièmes (1,608.96 pi.) mesurée sud quatorze minutes cinquante-cinq secondes ouest (S00°14′55″ O) le long de ladite limite à partir de son intersection avec ladite limite sud de ladite route; DE LÀ, nord quatorze minutes cinquante-cinq secondes est (N00°14′55″E) le long de ladite limite ouest du lot seize (16), sur une distance de six cent six pieds et onze centièmes (606.11 pi.); DE LÀ, nord quarante-quatre degrés cinq minutes quarante-cinq secondes ouest (N44°05′45″ O), sur une distance de cent quatre-vingt-quinze pieds et quatre-vingt-dix-huit centièmes (195.98 pi.); DE LÀ, sud quatre-vingt-neuf degrés neuf minutes

minutes thirty seconds West (S89°09′30″W), a distance of one hundred and twenty and six tenths feet (120.6′); THENCE, North forty-seven degrees twenty-six minutes forty-five seconds West (N47°26′45″W), a distance of one hundred and ninety-three and four tenths feet (193.4′); THENCE, North thirteen minutes forty-five seconds East (N00°13′45″E), a distance of thirteen feet (13′); THENCE, South eighty-nine degrees fifty-nine minutes West (S89°59′W), parallel to the said Southern limit of the said Highway, a distance of two hundred and sixty-three and six tenths feet (263.6′); THENCE, South thirteen minutes forty-five seconds West (S00°13′45″W), a distance of two thousand five hundred and seventy-nine and fifty-seven one-hundredths feet (2579.57′) more or less, to the Southern boundary of Lot Seventeen (17) in the said Concession Three (3); THENCE, Easterly along the said Southern boundary, a distance of six hundred and sixty-three and six tenths feet (663.6′) to the Northwesterly angle of Lot Sixteen (16), in Concession Two (2); THENCE, Southerly along the Western boundary of the said Lot Sixteen (16) to the intersection thereof with the Northern limit of the right-of-way lands of the Canadian Pacific Railway; THENCE, Easterly along the said limit of the said right-of-way lands to the intersection thereof with the Western boundary of Lot Twelve (12), in Concession Two (2); THENCE, Northerly along the Western boundary of Lot Twelve (12), to the intersection thereof with a line drawn parallel to the Northern boundary of Lot Twelve (12) from a point in the Western limit of the Canadian National Railway right-of-way located on said Lot Twelve (12) and distant Northerly thereon five hundred and forty-nine and five one-hundredths feet (549.05′) from the said Northern limit of the Canadian Pacific Railway right-of-way; THENCE, Easterly along the said parallel line to the said Western limit of Canadian National Railway right-of-way; THENCE, Northerly along the said Western limit of the said right-of-way to the Southern boundary of a plan of subdivision registered in the said Registry Office as Plan 180; THENCE, Westerly along the Southern boundary of the said Plan 180 to the Western limit of Sifton Avenue; THENCE, Northerly along the Western limit of Sifton Avenue to the intersection thereof with the production Westerly of the Northern boundary of Lot Nineteen (19), in Block Eight (8); THENCE, Easterly along that production and along the Northern boundary of said Lot Nineteen (19) to the Northeasterly angle of the said Lot; THENCE, Northerly along the Eastern boundary of Lot Twenty (20), in Block Eight (8) to the intersection thereof with the production Westerly of the Southern boundary of Lot Sixty-six (66), in Block Eight (8); THENCE, Easterly along the production Westerly of the Southern boundary of Lot Sixty-six (66), in Block Eight (8), and along the said Southern boundary to the Southeasterly angle of Lot Sixty-six (66); THENCE, Northerly along the Eastern boundary of Lots Sixty-six (66) and Sixty-five (65), in block Eight (8), to the intersection thereof with the production Westerly of the Southern boundary of Lot Twenty-three (23), in Block Nine (9); THENCE, Easterly along that production and along the Southern boundary of said Lot Twenty-three (23) to the Southeasterly angle of the said Lot;

trente secondes ouest (S89°09′30″ O), sur une distance de cent vingt pieds et six dixièmes (120.6 pi.); DE LÀ, nord quarante-sept degrés vingt-six minutes quarante-cinq secondes ouest (N47°26′45″ O), sur une distance de cent quatre-vingt-treize pieds et quatre dixièmes (193.4 pi.); DE LÀ, nord treize minutes quarante-cinq secondes est (N00°13′:E), sur une distance de treize (13) pieds; DE LÀ, sud quatre-vingt-neuf degrés cinquante-neuf minutes ouest (S89°59′ O), parallèlement à ladite limite sud de ladite route, sur une distance de deux cent soixante-trois pieds et six dixièmes (263.6 pi.); DE LÀ, sud treize minutes quarante-cinq secondes ouest (S00°13′45″ O), sur une distance de deux mille cinq cent soixante-dix-neuf pieds et cinquante-sept centièmes (2,579.57 pi.), plus ou moins, jusqu'à la limite sud du lot dix-sept (17) de ladite concession trois (3); DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite sud, sur une distance de six cent soixante-trois pieds et six dixièmes (663.6 pi.) jusqu'à l'angle nord-ouest du lot seize (16) de la concession deux (2); DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest dudit lot seize (16) jusqu'à son intersection avec la limite nord de l'emprise du Canadien Pacifique; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite de ladite emprise jusqu'à son intersection avec la limite ouest du lot douze (12) de la concession deux (2); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest du lot douze (12), jusqu'à son intersection avec une ligne tracée parallèlement à la limite nord du lot douze (12) à partir d'un point situé sur la limite ouest de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada, sur ledit lot douze (12), à une distance de cinq cent quarante-neuf pieds et cinq centièmes (549.05 pi.), mesurée sur cette dernière limite, au nord de ladite limite nord de l'emprise du Canadien Pacifique; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite parallèle jusqu'à ladite limite ouest de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite ouest de ladite emprise jusqu'à la limite sud du plan de subdivision enregistré audit Bureau d'enregistrement sous le nº de plan 180; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud dudit plan 180 jusqu'à la limite ouest de l'avenue Sifton; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest de l'avenue Sifton jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite nord du lot dix-neuf (19) du bloc huit (8); DE LÀ, en direction de l'est le long de ce prolongement et le long de la limite nord dudit lot dix-neuf (19) jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est du lot vingt (20) du bloc huit (8), jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud du lot soixante-six (66) du bloc huit (8); DE LÀ, en direction de l'est le long du prolongement vers l'ouest de la limite sud du lot soixante-six (66) du bloc huit (8) et le long de ladite limite sud, jusqu'à l'angle sud-est du lot soixante-six (66); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est des lots soixante-six (66) et soixante-cinq (65) du bloc huit (8), jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud du lot vingt-trois (23) du bloc neuf (9); DE LÀ, en direction de l'est le long de ce prolongement et le long de la limite sud dudit lot vingt-trois (23) jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est des lots vingt-

THENCE, Northerly along the Eastern boundary of Lots Twenty-three (23) and Twenty-four (24), in Block Nine (9), to the intersection thereof with the production Westerly of the Southern boundary of Lot Sixty-two (62) in Block Nine (9); THENCE, Easterly along that production and along the Southern boundary of Lot Sixty-two (62) to the Southeasterly angle of said Lot Sixty-two (62); THENCE, Northerly along the Eastern boundary of Lot Sixty-two (62) to the intersection thereof with the production Westerly of the Southern boundary of Lot Twenty-six (26), in Block Ten (10); THENCE, Easterly along that production and along the Southern boundary of Lot Twenty-six (26), to the Southeasterly angle of the said Lot; THENCE, continuing Easterly along the production Westerly of the Southern boundary of Lot Sixty-one (61), in Block Ten (10) and along that boundary to the Southeasterly angle of the said Lot; THENCE, Northerly along the Western limit of Neebing Avenue to the Northeasterly angle of Lot Thirty-three (33), in Block Twenty (20); THENCE, Westerly along the Northern boundary of Lot Thirty-three (33) to the Northwesterly angle of the said Lot; THENCE, Southerly along the Western boundary of Lots Thirty-three (33), Thirty-four (34), Thirty-five (35) and Thirty-six (36), in Block Twenty (20), to the intersection thereof with the production Easterly of the Northern boundary of Lot Four (4), in Block Twenty (20); THENCE, Westerly along that production and along the Northern boundary of said Lot Four (4) to the Northwesterly angle of the said Lot; THENCE, Southerly along the Western boundary of said Lot Four (4) to the Southwesterly angle of the said Lot; THENCE, Westerly across William Avenue to the Northeasterly angle of Lot Thirty-eight (38), in Block Nineteen (19); THENCE, Westerly along the Northern boundary of said Lot Thirty-eight (38) to the Northwesterly angle of the said Lot; THENCE, Southerly along the Western boundary of said Lot Thirty-eight (38) to the intersection thereof with the production Easterly of the Northern boundary of Lot Two (2), in Block Nineteen (19); THENCE, Westerly along that production to the Northeasterly angle of said Lot Two (2); THENCE, Northerly along the Eastern boundary of Lots Three (3) and Four (4), in Block Nineteen (19), to the Northeasterly angle of Lot Four (4); THENCE, Westerly along the Northern boundary of Lot Four (4) to the Northwesterly angle of said Lot Four (4); THENCE, Southerly along the Western boundary of Lots One (1), Two (2), Three (3) and Four (4), in Block Nineteen (19), and along the production Southerly thereof to the Southern limit of Terminal Street; THENCE, Westerly along the Southern limit of Terminal Street to the Northwesterly angle of Lot Twenty-one (21), in Block Fourteen (14); THENCE, Southerly along the Western boundary of Lots Twenty-one (21) and Twenty-two (22), in Block Fourteen (14), to the intersection thereof with the production Easterly of the Northern boundary of Lot Eighteen (18), in Block Fourteen (14); THENCE, Westerly along that production and along the Northern boundary of said Lot Eighteen (18) to the Northwesterly angle of the said Lot; THENCE, Westerly across Wilson Avenue to the Northeasterly angle of Lot Twenty-three (23), in Block Fifteen (15); THENCE, Westerly along the Northern boundary of

trois (23) et vingt-quatre (24) du bloc neuf (9), jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud du lot soixante-deux (62) du bloc neuf (9); DE LÀ, en direction de l'est le long de ce prolongement et le long de la limite sud du lot soixante-deux (62) jusqu'à l'angle sud-est dudit lot soixante-deux (62); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est du lot soixante-deux (62) jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud du lot vingt-six (26) du bloc dix (10); DE LÀ, en direction de l'est le long de ce prolongement et le long de la limite sud du lot vingt-six (26), jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, continuant en direction de l'est le long du prolongement vers l'ouest de la limite sud du lot soixante et un (61) du bloc dix (10) et le long de cette limite jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest de l'avenue Neebing jusqu'à l'angle nord-est du lot trente-trois (33) du bloc vingt (20); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite nord du lot trente-trois (33) jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest des lots trente-trois (33), trente-quatre (34), trente-cinq (35) et trente-six (36) du bloc vingt (20), jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'est de la limite nord du lot quatre (4) du bloc vingt (20); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ce prolongement et le long de la limite nord dudit lot quatre (4) jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest dudit lot quatre (4) jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest, traversant l'avenue William, jusqu'à l'angle nord-est du lot trente-huit (38) du bloc dix-neuf (19); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite nord dudit lot trente-huit (38) jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest dudit lot trente-huit (38) jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'est de la limite nord du lot deux (2) du bloc dix-neuf (19); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ce prolongement jusqu'à l'angle nord-est dudit lot deux (2); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est des lots trois (3) et quatre (4) du bloc dix-neuf (19) jusqu'à l'angle nord-est du lot quatre (4); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite nord du lot quatre (4) jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot quatre (4); DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest des lots un (1), deux (2), trois (3) et quatre (4) du bloc dix-neuf (19) et le long du prolongement de cette limite vers le sud, jusqu'à la limite sud de la rue Terminal; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud de la rue Terminal jusqu'à l'angle nord-ouest du lot vingt et un (21) du bloc quatorze (14); DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest des lots vingt et un (21) et vingt-deux (22) du bloc quatorze (14) jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'est de la limite nord du lot dix-huit (18) du bloc quatorze (14); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ce prolongement et le long de la limite nord dudit lot dix-huit (18) jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest, en traversant l'avenue Wilson, jusqu'à l'angle nord-est du lot vingt-trois (23) du bloc quinze (15); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite nord dudit lot vingt-trois (23) et de son prolongement vers l'ouest, et continuant en direction de l'ouest le long de la

said Lot Twenty-three (23) and the production Westerly thereof and continuing Westerly along the Northern boundary of Lot Eighteen (18), in Block Fifteen (15), to the Northwesterly angle of said Lot Eighteen (18); THENCE, Southerly along the Western boundary of said Lot Eighteen (18) to the Southwesterly angle of the said Lot; THENCE, Westerly along the production Westerly of the Southern boundary of said Lot Eighteen (18) to the Eastern boundary of Lot Twelve (12), in Concession Three (3), North of the River; THENCE, Northerly along the said Eastern boundary of Lot Twelve (12) to the point of commencement.

DIVISION 2

CITY OF FORT WILLIAM, FORT WILLIAM REGISTRY OFFICE

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate, lying and being in the Township of Neebing, now in the City of Fort William in the District of Thunder Bay and Province of Ontario, being composed of part of Lots 6, 7, 8, 9 and 10, in Concession 1, North of the river; part of Lots 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 and 10, in Concession 2, North of the river; Lots 5, 6, 7, 8, 9 and 10, in Concession 3, North of the river; and Lots 6, 7, 8, 9 and 10, in Concession 4, North of the river; and part of the Town Plot of Fort William, including all of the plans of subdivision registered in the Registry Office for the Registry Division of the District of Fort William as Plan Numbers 681, 219, 379, 521, 744, 771, 196, 232, 251, 42, 749, 70, 423, 222, 440, 61, 507, 735, 394, 748, 722, 287, 729, 733, 427, 759, 725, 716, 740, 723, 750, 755, 756, 766, 677, 628, 762, 148, 757, 760, 772, 390, 129, 295, 796, 188, 788, 790, 797, 411, 211, 777, 768, 690, 776, 764, 252, 784, 787, 153 and 170, all of the allowance for road between Lots 5 and 6, in the said Concessions, and between the Town Plot of Fort William and Lot 6, in said Concession 1, now known as Edward Street; all of the allowance for road between Lots 10 and 11, in the said Concessions, now known as Neebing Avenue; part of the allowance for road between the said Concessions 2 and 3, now known as Arthur Street; and part of the allowance for road between Concession 4, North of the river, in the Township of Neebing and Township of McIntyre, now known as William Street, which said parcels are more particularly described as follows:

COMMENCING at the Northeasterly angle of Lot 6, in Concession 4, North of the river; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of said Lot 6 to the Southeasterly angle of the said Lot; THENCE, Southeasterly in a straight line across Edward Street to the Northwesterly angle of Lot 5, in the said Concession 3; THENCE, Easterly along the Northern boundary of said Lot 5 to the Northeasterly angle of the said Lot; THENCE, Southerly along the Easterly boundary of the said Lot to the Southeasterly angle of the said Lot; THENCE, Easterly along the Southern boundary of Lots 4 and 3, in the said Concession 3 to the intersection thereof with the production Northerly of the Easterly boundary of Lot 41, as shown on Plan 723; THENCE, Southerly along that production and along the said Easterly boundary of Lot 41 to the Northwestern limit of the right-of-way lands of the Canadian National Railway; THENCE, limite nord du lot dix-huit (18) du bloc quinze (15), jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot dix-huit (18); DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest dudit lot dix-huit (18) jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest le long du prolongement vers l'ouest de la limite sud dudit lot dix-huit (18) jusqu'à la limite est du lot douze (12) de la concession trois (3), au nord de la rivière; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite est du lot douze (12) jusqu'au point de départ.

SECTION 2

VILLE DE FORT WILLIAM, BUREAU D'ENREGISTREMENT DE FORT WILLIAM

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou étendues de terrain, immeubles compris, situés dans le canton de Neebing, maintenant dans la cité de Fort William, district de Thunder Bay, province d'Ontario, composées d'une partie des lots 6, 7, 8, 9 et 10, concession 1, au nord de la rivière; d'une partie des lots 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10, concession 2, au nord de la rivière; des lots 5, 6, 7, 8, 9 et 10, concession 3, au nord de la rivière; des lots 6, 7, 8, 9 et 10, concession 4, au nord de la rivière; et d'une partie du plan de lotissement de la ville de Fort William, y compris tous les plans de subdivision enregistrés au Bureau d'enregistrement de la division d'enregistrement du district de Fort William sous les nos de plan 681, 219, 379, 521, 744, 771, 196, 232, 251, 42, 749, 70, 423, 222, 440, 61, 507, 735, 394, 748, 722, 287, 729, 733, 427, 759, 725, 716, 740, 723, 750, 755, 756, 766, 677, 628, 762, 148, 757, 760, 772, 390, 129, 295, 796, 188, 788, 790, 797, 411, 211, 777, 768, 690, 776, 764, 252, 784, 787, 153 et 170; toute la réserve de chemin entre les lots 5 et 6 dans lesdites concessions, et entre le plan de lotissement de la ville de Fort William et le lot 6 dans ladite concession 1, devenue la rue Edward; toute la réserve de chemin entre les lots 10 et 11 dans lesdites concessions, devenue l'avenue Neebing; une partie de la réserve de chemin entre lesdites concessions 2 et 3, devenue la rue Arthur; et une partie de la réserve de chemin entre la concession 4, au nord de la rivière, dans le canton de Neebing, et le canton de McIntyre, devenue la rue William, lesquelles parcelles sont décrites plus en détail ci-dessous:

COMMENÇANT à l'angle nord-est du lot 6, concession 4, au nord de la rivière; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est dudit lot 6 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction du sud-est, suivant une ligne droite traversant la rue Edward, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 5 dans ladite concession 3; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord dudit lot 5 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est dudit lot jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite sud des lots 4 et 3 dans ladite concession 3 jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le nord de la limite est du lot 41, comme l'indique le plan 723; DE LÀ, en direction du sud le long de ce prolongement et le long de ladite limite est du lot 41 jusqu'à la limite nord-ouest de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada; DE LÀ, en direction du sud-ouest le long de ladite limite de ladite

Southwesterly along the said limit of the said right-of-way land to the Northeasterly angle of Lot 160, as shown on Plan 759; THENCE, Easterly in a straight line to the Northwesterly angle of Lot 2, as shown on Plan 725; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lots 2 and 1, as shown on said Plan 725 to the Northeasterly angle of said Lot 1; THENCE, Southwesterly along the Northwestern limit of Kingsway Street to the Southeasterly angle of Lot 31, as shown on Plan 733; THENCE, Southwesterly in a straight line across Christina Street to the Northeasterly angle of Lot 32, as shown on the said Plan 733; THENCE, Southerly along the Western limit of Ford Street to the intersection thereof with the Northern boundary of Lot "A", as shown on Plan 735; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lot "A" to the Northeasterly angle of the said Lot; THENCE, Southerly along the Eastern boundary of Lots "A" and "B", as shown on the said Plan 735 to the natural high water mark of the North bank of the Kaministiqua River; THENCE, in a general Westerly and Southerly direction along the said high water mark to the intersection thereof with a line drawn South 60 degrees 50 minutes East from a point on the Easterly limit of Neebing Avenue, the said point being distant 1,263.8 feet measured Southerly along the said Easterly limit from the Southerly limit of Montreal Street; THENCE, North 60 degrees 50 minutes West along the said line and its production Westerly to the intersection thereof with the Eastern boundary of Lot 11, in Concession 1, North of the river; THENCE, Northerly along the said Eastern boundary of said Lot 11, to the Northeasterly angle of the said Lot; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 1 and 2, to the Southeasterly angle of Lot 11, in Concession 2; THENCE, Northerly along the Eastern boundary of Lot 11, in Concession 2 and Lot 11, in Concession 3, to the Northeasterly angle of the last said Lot; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 3 and 4, to the Southeasterly angle of Lot 11, in Concession 4; THENCE, Northerly along the Eastern boundary of Lot 11, in Concession 4 and Lot 11, in Concession 5, and the production Northerly thereof, to the Northern limit of the allowance for road between the Township of Neebing and the Township of McIntyre; THENCE, Easterly along the said Northern limit of the said allowance for road to the intersection thereof with the production Northerly of the Eastern boundary of Lot 6, in Concession 4, in the Township of Neebing; THENCE, Southerly along that production to the point of commencement. SAVING AND EXCEPTING thereout and therefrom the following parcels which may be more particularly described as follows:

(1) Parcels 60, 1902, 1903, 1904, 1923 and 1995, being all of Lots 24 to 33 both inclusive, in Block 10, as shown on Plan 153.

(2) All of Lot 10, in Concession 2, North of the river, being two plans of subdivision registered in the Land Titles Office for the District of Fort William as Plans M-49 and M-79.

(3) All of the plans of subdivision of part of Lot 8, in Concession 2, North of the river, registered in the Land Titles Office for the District of Fort William as Plans M-38, M-85 and M-88.

emprise jusqu'à l'angle nord-est du lot 160, comme l'indique le plan 759; DE LÀ, en direction de l'est, en droite ligne, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 2, comme l'indique le plan 725; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des lots 2 et 1, comme l'indique ledit plan 725, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 1; DE LÀ, en direction du sud-ouest le long de la limite nord-ouest de la rue Kingsway jusqu'à l'angle sud-est du lot 31, comme l'indique le plan 733; DE LÀ, en direction du sud-ouest, suivant une ligne droite traversant la rue Christina, jusqu'à l'angle nord-est du lot 32, comme l'indique le plan 733; DE LÀ, en direction du sud, le long de la limite ouest de la rue Ford jusqu'à son intersection avec la limite nord du lot «A», comme l'indique le plan 735; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord du lot «A» jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est des lots «A» et «B», comme l'indique ledit plan 735, jusqu'à la ligne naturelle des hautes eaux de la rive nord de la rivière Kaministiqua; DE LÀ, dans une direction générale ouest et sud, le long de ladite ligne des hautes eaux jusqu'à son intersection avec une ligne tirée sud 60 degrés 50 minutes est d'un point situé sur la limite est de l'avenue Neebing, ledit point étant à une distance de 1,263.8 pieds mesurée en direction du sud le long de ladite limite est depuis la limite sud de la rue Montréal; DE LÀ, en direction du nord 60 degrés 50 minutes ouest le long de ladite ligne et de son prolongement vers l'ouest jusqu'à son intersection avec la limite est du lot 11 de la concession 1, au nord de la rivière; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite est dudit lot 11, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction du nord suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les concessions 1 et 2, jusqu'à l'angle sud-est du lot 11, concession 2 de là, en direction du nord le long de la limite est du lot 11, concession 2 et du lot 11, concession 3, jusqu'à l'angle nord-est dudit dernier lot; DE LÀ, en direction du nord, suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les concessions 3 et 4, jusqu'à l'angle sud-est du lot 11, concession 4; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est du lot 11, concession 4 et du lot 11, concession 5, et du prolongement de cette limite vers le nord, jusqu'à la limite nord de la réserve de chemin entre le canton de Neebing et le canton de McIntyre; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite nord de ladite réserve de chemin jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le nord de la limite est du lot 6 de la concession 4 du canton de Neebing; DE LÀ, en direction du sud le long de ce prolongement jusqu'au point de départ. A L'EXCEPTION des parcelles suivantes qui peuvent être décrites en détail comme il suit:

(1) Les parcelles 60, 1902, 1903, 1904, 1923 et 1995, soit la totalité des lots 24 à 33 inclusivement, bloc 10, comme l'indique le plan 153.

(2) La totalité du lot 10, concession 2, au nord de la rivière, formant deux plans de subdivision enregistrés au Bureau des titres de biens-fonds du district de Fort William sous les nos de plan M-49 et M-79.

(3) La totalité des plans de subdivision d'une partie du lot 8, concession 2, au nord de la rivière, enregistrés au Bureau des titres de biens-fonds du district de Fort William sous les nos de plan M-38, M-85 et M-88.

(4) All that portion of the Allowance for Road between Lot Ten (10), in Concession Two (2), North of the River, and Lot Eleven (11), in Concession Three (3), North of the River, and now known as Neebing Avenue, lying between the production Westerly of the Northern limit of Wilcox Street, as shown on a plan of subdivision of said Lot Ten (10), registered in the said Land Titles Office as Plan M-49, and the production Easterly of the Northern boundary of Lot Thirty-three (33), in Block Twenty (20), as shown on a plan of subdivision of said Lot Eleven (11) and registered in the said Registry Office as Plan 180.

(5) Parcel 373 being all of Lot Two Hundred and Eighty-five (285) as shown on a plan of subdivision registered in the said Registry Office as Plan 42.

(6) Parcel 2822 being composed of

(*a*) part of Lot Seventeen (17), in Block "O", as shown on Plan 61, which may be more particularly described as follows:

COMMENCING at a point on the Easterly boundary of said Lot Seventeen (17) distant ten feet (10′) Southerly from the Northeasterly angle of said Lot seventeen (17); THENCE, Westerly and parallel to the Northern boundary of the said Lot, a distance of sixty-six feet (66′); THENCE, Southerly and parallel to the Eastern boundary of the said Lot one hundred and fifty-five feet (155′), more or less, to the Southern boundary of the said Lot; THENCE, Easterly along the said Southern boundary, a distance of sixty-six feet (66′), more or less, to the Southeasterly angle of Lot Seventeen (17); THENCE, Northerly along the Eastern boundary of Lot Seventeen (17), a distance of one hundred and fifty-five feet (155′), more or less to the point of commencement; and

(*b*) all of Lots Twenty-eight (28) and Twenty-nine (29), in Block "O", as shown on Plan 70.

(7) Parcel 3124 being composed of

(*a*) all of Lots Thirty-seven (37), Thirty-eight (38), Thirty-nine (39), Forty (40) and Forty-one (41), as shown on Plan 722; and

(*b*) being composed of part of Lots Forty-three (43) and Forty-four (44) on the North side of Frederica Street as shown on the Town Plot of Fort William and which may be more particularly described as follows:

COMMENCING at the Southwesterly angle of Lot Forty-four (44); THENCE, Northerly along the West limit of the said Lot, a distance of seventy-five and sixty-five one-hundreths feet (75.65′), more or less, to the Southeasterly boundary of Lot Thirty-seven (37), as shown on Plan 722; THENCE, Northeasterly along the Southeasterly boundary of Lot Thirty-seven (37), a distance of ninety-one and thirty-one one-hundredths feet (91.31′), more or less, to the Southerly limit of the lane as defined by the City of Fort William By-Law 1043; THENCE, Easterly along the said Southerly limit of the said lane, a distance of one hundred and eighty-seven feet (187′), more or less, to the Easterly boundary of the Westerly thirty-three feet (33′) throughout from front to rear of the Easterly half of said Lot Forty-three (43); THENCE, Southerly along the said

(4) Toute la partie de la réserve de chemin entre le lot dix (10) de la concession deux (2), au nord de la rivière, et le lot onze (11) de la concession trois (3), au nord de la rivière, devenue l'avenue Neebing, située entre le prolongement vers l'ouest de la limite nord de la rue Wilcox, comme l'indique le plan de subdivision dudit lot dix (10), enregistré audit Bureau des titres de biens-fonds sous le nº de plan M-49, et le prolongement vers l'est de la limite nord du lot trente-trois (33) du bloc vingt (20), comme l'indique le plan de subdivision dudit lot onze (11), enregistré audit Bureau d'enregistrement sous le nº de plan 180.

(5) La parcelle 373, soit la totalité du lot deux cent quatre-vingt-cinq (285), comme l'indique le plan de subdivision enregistré audit Bureau d'enregistrement sous le nº de plan 42.

(6) La parcelle 2822, comprenant:

a) une partie du lot dix-sept (17) du bloc «O» comme l'indique le plan 61, qui peut être décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à un point situé sur la limite est dudit lot dix-sept (17), à dix (10) pieds au sud de l'angle nord-est dudit lot dix-sept (17); DE LÀ, se dirigeant en direction de l'ouest, parallèlement à la limite nord dudit lot, sur une distance de soixante-six (66) pieds; DE LÀ, en direction du sud, parallèlement à la limite est dudit lot, sur une distance de cent cinquante-cinq (155) pieds, plus ou moins, jusqu'à la limite sud dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite sud, sur une distance de soixante-six (66) pieds, plus ou moins, jusqu'à l'angle sud-est du lot dix-sept (17); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est du lot dix-sept (17), sur une distance de cent cinquante-cinq (155) pieds, plus ou moins, jusqu'au point de départ; et

b) la totalité des lots vingt-huit (28) et vingt-neuf (29) du bloc «O», comme l'indique le plan 70.

(7) La parcelle 3124, comprenant:

a) la totalité des lots trente-sept (37), trente-huit (38), trente-neuf (39), quarante (40) et quarante et un (41), comme l'indique le plan 722; et

b) une partie des lots quarante-trois (43) et quarante-quatre (44), du côté nord de la rue Frederica, comme l'indique le plan de lotissement de la ville de Fort William, qui peut être décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à l'angle sud-ouest du lot quarante-quatre (44); DE LÀ, se dirigeant en direction du nord le long de la limite ouest dudit lot, sur une distance de soixante-quinze pieds et soixante-cinq centièmes (75.65 pi.), plus ou moins, jusqu'à la limite sud-est du lot trente-sept (37), comme l'indique le plan 722; DE LÀ, en direction du nord-est le long de la limite sud-est du lot trente-sept (37), sur une distance de quatre-vingt-onze pieds et trente et un centièmes (91.31 p.), plus ou moins, jusqu'à la limite sud de la ruelle définie par le règlement 1043 de la Cité de Fort William; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite sud de ladite ruelle, sur une distance de cent quatre-vingt-sept (187) pieds, plus ou moins, jusqu'à la limite est d'une bande de trente-trois (33) pieds située à l'ouest de la moitié est dudit lot quarante-trois (43) et la

Easterly boundary, a distance of one hundred and fifty-five feet (155′), more or less, to the Southern boundary of Lot Forty-three (43); THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lots Forty-three (43) and Forty-four (44) to the point of commencement.

(8) Parcel 3300 being composed of

(*a*) part of the lane lying to the North of Lots Thirty-seven (37), Thirty-eight (38), Thirty-nine (39), Forty (40) and Forty-one (41) as shown on Plan 722, which may be more particularly described as follows:

COMMENCING at the Northwesterly angle of said Lot Forty-one (41); THENCE, Northerly along the production Northerly of the Western boundary of Lot Forty-one (41), a distance of ten feet (10′); THENCE, East and parallel to the Northern boundary of Lots Forty-one (41), Forty (40), Thirty-nine (39), Thirty-eight (38) and the Easterly production thereof, a distance of one hundred and seventy-seven and twenty-four one-hundredths feet (177.24′) to the Northeasterly angle of Lot Thirty-seven (37); THENCE, Westerly along the Northern boundary of Lot Thirty-seven (37), a distance of forty-six and twenty-four one-hundredths feet (46.24′) to the Northwesterly angle of Lot Thirty-seven (37); THENCE, West along the Northern boundary of Lots Thirty-eight (38), Thirty-nine (39), Forty (40) and Forty-one (41), a distance of one hundred and thirty-two and one tenth feet (132.1′), more or less, to the point of commencement; and

(*b*) part of Lot Forty-two (42) on the North side of Frederica Street as shown on the Town Plot of Fort William, and which may be more particularly described as follows:

COMMENCING at the Southwesterly angle of said Lot Forty-two (42); THENCE, Easterly along the Southern boundary of the said Lot, a distance of ninety-nine feet (99′); THENCE, Northerly and parallel to the Western boundary of the said Lot, a distance of one hundred and fifty-five feet (155′), more or less, to a point distant ten feet (10′) perpendicularly Southerly from the Northern boundary of the said Lot; THENCE, Westerly and parallel to the said Northern boundary, a distance of ninety-nine feet (99′), more or less, to the Western boundary of the said Lot; THENCE, Southerly along the said Western boundary, a distance of one hundred and fifty-five feet (155′) more or less, to the point of commencement.

(9) Parcel 2187 being composed of the Northerly one hundred and twenty-five feet (125′) in perpendicular width of Lot Ten (10), in Block "T", as shown on Plan 61.

(10) Part of Parcel 1619 and part of Parcel 2149 being composed of Blocks Three (3) and Four (4) lying South of Montreal Street, as shown on Plan 42, SAVING AND EXCEPTING that portion of Block Three (3) conveyd to the Grand Trunk Pacific Railway Company and more particularly described as follows:

COMMENCING at a point in the Western limit of Lot One (1), in Block "Z", as shown on Plan 61, distant two and

traversant de l'avant à l'arrière; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite est, sur une distance de cent cinquante-cinq (155) pieds, plus ou moins, jusqu'à la limite sud du lot quarante-trois (43); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud des lots quarante-trois (43) et quarante-quatre (44) jusqu'au point de départ.

(8) La parcelle 3300, comprenant:

a) une partie de la ruelle située au nord des lots trente-sept (37), trente-huit (38), trente-neuf (39), quarante (40) et quarante et un (41), comme l'indique le plan 722, qui peut être décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à l'angle nord-ouest dudit lot quarante et un (41); DE LÀ, se dirigeant en direction du nord le long du prolongement vers le nord de la limite ouest du lot quarante et un (41), sur une distance de dix (10) pieds; DE LÀ, en direction de l'est, parallèlement à la limite nord des lots quarante et un (41), quarante (40), trente-neuf (39), trente-huit (38) et au prolongement de cette limite vers l'est, sur une distance de cent soizante-dix-sept pieds et vingt-quatre centièmes (177.24 pi.) jusqu'à l'angle nord-est du lot trente-sept (37); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite nord du lot trente-sept (37), sur une distance de quarante-six pieds et vingt-quatre centièmes (46.24 pi.) jusqu'à l'angle nord-ouest du lot trente-sept (37); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite nord des lots trente-huit (38), trente-neuf (39), quarante (40) et quarante et un (41), sur une distance de cent trente-deux pieds et un dixième (132.1 pi.), plus ou moins, jusqu'au point de départ; et

b) une partie du lot quarante-deux (42), du côté nord de la rue Frederica, comme l'indique le plan de lotissement de la ville de Fort William, qui peut être décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à l'angle sud-ouest dudit lot quarante-deux (42); DE LÀ, se dirigeant en direction de l'est le long de la limite sud dudit lot, sur une distance de quatre-vingt-dix-neuf (99) pieds; DE LÀ, en direction du nord, parallèlement à la limite ouest dudit lot, sur une distance de cent cinquante-cinq (155) pieds, plus ou moins, jusqu'à un point situé à dix (10) pieds au sud, perpendiculairement, de la limite nord dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest, parallèlement à ladite limite nord, sur une distance de quatre-vingt-dix-neuf (99) pieds, plus ou moins jusqu'à la limite ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite ouest, sur une distance de cent cinquante-cinq (155) pieds, plus ou moins, jusqu'au point de départ.

(9) La parcelle 2187, formée de la partie nord, d'une largeur perpendiculaire de cent vingt-cinq (125) pieds, du lot dix (10) du bloc «T», comme l'indique le plan 61.

(10) Une partie de la parcelle 1619 et une partie de la parcelle 2149, comprenant les blocs trois (3) et quatre (4) situés au sud de la rue Montréal, comme l'indique le plan 42. A L'EXCEPTION de la partie du bloc trois (3) cédée à la Grand Trunk Pacific Railway Company et décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à un point situé sur la limite ouest du lot un (1) du bloc «Z», comme l'indique le plan 61, à deux

fourteen one-hundredths feet (2.14′) Northerly from the Southwesterly angle of Lot One (1); THENCE, South sixty-two degrees thirty minutes West (S. 62°30′ W.) along the Southern limit of Montreal Street, a distance of seventy-five feet (75′); THENCE, South twenty-eight degrees six minutes thirty seconds East (S. 28°06′30″ E.), a distance of one hundred and nine and six tenths feet (109.6′); THENCE, North sixty-two degrees thirty minutes East (N. 62°30′ E.), a distance of sixteen and nine tenths feet (16.9′); THENCE, North along the Eastern limit of Block Three (3), a distance of one hundred and twenty-three and three tenths feet (123.3′), more or less, to the point of commencement.

(11) Parcel 2733 being composed of part of Lot Ten (10), in Concession One (1), North of the River, and which may be more particularly described as follows:

COMMENCING at a point in the Western limit of Lot Ten (10), distant one thousand two hundred and sixty-three and eight tenths feet (1,263.8′), measured Southerly thereon from the Southern limit of Montreal Street as now established; THENCE, Southerly along the said limit of Lot Ten (10), a distance of five hundred and eighty-seven feet (587′); THENCE, on a course of South sixty degrees fifty minutes East (S. 60°50′ E.), a distance of two hundred and ninety feet (290′), more or less, to the original water's edge of the left bank of the Kaministiqua River; THENCE, Northerly following the said water's edge downstream to a point in a line drawn on a course of South sixty degrees fifty minutes East (S. 60°50′ E.) through the point of commencement; THENCE, North sixty degrees fifty minutes West (N. 60°50′ W.), a distance of three hundred and forty-seven feet (347′), more or less, to the point of commencement.

(12) All of the plan of subdivision of part of Lots 6 and 7, in Concession 4, North of the river, registered in the said Land Titles Office as Plan M-104.

pieds et quatorze centièmes (2.14 pi.) au nord de l'angle sud-ouest du lot un (1); DE LÀ, sud soixante deux degrés trente minutes ouest (S. 62°30′ O.), le long de la limite sud de la rue Montréal, sur une distance de soixante-quinze (75) pieds; DE LÀ, sud vingt-huit degrés six minutes trente secondes est (S. 28°06′30″ E.), sur une distance de cent neuf pieds et six dixièmes (109.6 pi.); DE LÀ, nord soixante-deux degrés trente minutes est (N. 62°30′ E.), sur une distance de seize pieds et neuf dixièmes (16.9 pi.); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est du bloc trois (3), sur une distance de cent vingt-trois pieds et trois dixièmes (123.3 pi.), plus ou moins, jusqu'au point de départ.

(11) La parcelle 2733, formée d'une partie du lot dix (10) de la concession un (1), au nord de la rivière, qui peut être décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à un point situé sur la limite ouest du lot dix (10), à une distance de mille deux cent soixante-trois pieds et huit dixièmes (1,263.8 pi.) mesurée sur ladite limite en direction du sud à partir de la limite sud de la rue Montréal telle qu'elle existe actuellement; DE LÀ, se dirigeant en direction du sud le long de ladite limite du lot dix (10), sur une distance de cinq cent quatre-vingt-sept (587) pieds; DE LÀ, sud soixante degrés cinquante minutes est (S. 60°50′ E.), sur une distance de deux cent quatre-vingt-dix (290) pieds, plus ou moins, jusqu'au bord de l'eau original de la rive gauche de la rivière Kaministiqua; DE LÀ, en direction du nord en suivant ledit bord de l'eau vers l'aval jusqu'à un point situé sur une ligne tracée dans la direction sud soixante degrés cinquante minutes est (S. 60°50′ E.) et passant par le point de départ; DE LÀ, nord soixante degrés cinquante minutes ouest (N. 60°50′ O.), sur une distance de trois cent quarante-sept (347) pieds, plus ou moins, jusqu'au point de départ.

(12) La totalité du plan de subdivision d'une partie des lots 6 et 7, concession 4, au nord de la rivière, enregistré audit Bureau des titres de biens-fonds sous le n° de plan M-104.

DIVISION 3

TOWNSHIP OF NEEBING LAND TITLES OFFICE, FORT WILLIAM

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate, lying and being in the Township of Neebing, in the District of Thunder Bay and the Province of Ontario, being composed of

FIRSTLY:

All of Lot Twenty-three (23), in Concession Three (3), in the said Township, filed as Parcel 948 in the Land Titles Office for The Registry Division of the District of Fort William.

SECONDLY:

All of Lots One (1), Two (2), Three (3), Four (4), Five (5), as shown on a plan of subdivision registered in the said Land Titles Office as Plan M-60.

SECTION 3

BUREAU DES TITRES DE BIENS-FONDS DU CANTON DE NEEBING, FORT WILLIAM

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou étendues de terrain, immeubles compris, situées dans le Township de Neebing, district de Thunder Bay, province d'Ontario, comprenant:

PREMIÈREMENT:

La totalité du lot vingt-trois (23) de la concession trois (3) dudit township, classé sous le n° de parcelle 948 au Bureau des titres de biens-fonds de la division d'enregistrement du district de Fort-William.

DEUXIÈMEMENT:

La totalité des lots un (1), deux (2), trois (3), quatre (4), cinq (5), comme l'indique le plan de subdivision enregistré audit Bureau des titres de biens-fonds sous le n° de plan M-60.

THIRDLY:

Part of Lot Twelve (12), in Concession Two (2), in the said Township, being composed of all of Parcel 3521, 3522, 3524, 3955, as registered in the said Land Titles Office.

FOURTHLY:

Part of Lot Thirteen (13), in Concession Two (2), in the said Township, being composed of all of Parcel 3817, as registered in the said Land Titles Office.

FIFTHLY:

All of Lots One (1) to One Hundred and Eight (108) both inclusive, all of Machray, Pennington, Bowman and Metcalfe Avenues and all of Florence Street, as shown on a plan of subdivision registered in the said Land Titles Office as Plan M-53.

DIVISION 4

CITY OF FORT WILLIAM LAND TITLES OFFICE, FORT WILLIAM

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate, lying and being in the Township of Neebing, now in the City of Fort William, in the District of Thunder Bay and Province of Ontario, being composed of—

(1) Parcels 60, 1902, 1903, 1904, 1923 and 1995 being all of Lots Twenty-four (24) to Thirty-three (33) both inclusive, in Block Ten (10), as shown on Plan 153.

(2) All of the plans of subdivision of Lot 10, in Concession 2, North of the river, registered in the Land Titles Office for the District of Fort William as Plan M-79, SAVING AND EXCEPTING thereout and therefrom all of Block "E" as shown on Plan M-79.

(3) All of the plans of subdivision of part of Lot 8, in Concession 2, North of the river, registered in the Land Titles Office for the District of Fort William as Plans M-38, M-85 and M-88.

(4) Parcel 373 being all of Lot Two Hundred and Eighty-five (285) as shown on a plan of subdivision registered in the said Registry Office as Plan 42.

(5) Parcel 2822 being composed of

(*a*) part of Lot Seventeen (17), in Block "0" as shown on Plan 61, which may be more particularly described as follows:

COMMENCING at a point on the Easterly boundary of said Lot Seventeen (17), distant ten feet (10′) Southerly from the Northeasterly angle of said Lot Seventeen (17); THENCE, Westerly and parallel to the Northern boundary of the said Lot, a distance of sixty-six feet (66′); THENCE, Southerly and parallel to the Eastern boundary of the said Lot, one hundred and fifty-five feet (155′), more or less, to the Southern boundary of the said Lot; THENCE, Easterly along the said Southern boundary, a distance of sixty-six feet (66′), more or less, to the Southeasterly angle of Lot Seventeen (17); THENCE, Northerly along the Eastern boundary of Lot Seventeen (17), a distance of one hundred and fifty-five feet (155′), more or less, to the point of commencement; and

TROISIÈMEMENT:

Une partie du lot douze (12) de la concession deux (2) dudit Township, comprenant la totalité des parcelles 3521, 3522, 3524, 3955 enregistrées audit Bureau des titres de biens-fonds.

QUATRIÈMEMENT:

Une partie du lot treize (13) de la concession deux (2) dudit Township, comprenant la totalité de la parcelle 3817 enregistrée audit Bureau des titres de biens-fonds.

CINQUIÈMEMENT:

La totalité des lots un (1) à cent huit (108) inclusivement et la totalité des avenues Machray, Pennington, Bowman et Metcalfe et de la rue Florence, comme l'indique le plan de subdivision enregistré audit Bureau des titres de biens-fonds sous le nº de plan M-53.

SECTION 4

BUREAU DES TITRES DE BIENS-FONDS DE LA VILLE DE FORT WILLIAM, FORT WILLIAM

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou étendues de terrain, immeubles compris, situées dans le Township de Neebing, maintenant dans la cité de Fort William, district de Thunder Bay, province d'Ontario, comprenant:

(1) Les parcelles 60, 1902, 1903, 1904, 1923 et 1995, soit la totalité des lots vingt-quatre (24) à trente-trois (33) inclusivement du bloc dix (10), comme l'indique le plan 153.

(2) La totalité des plans de subdivision du lot 10, concession 2, au nord de la rivière, enregistrés au Bureau des titres de biens-fonds du district de Fort William sous le nº de plan M-79, À L'EXCEPTION de tout le bloc «E», comme l'indique le plan M-79.

(3) La totalité des plans de subdivision d'une partie du lot 8, concession 2, au nord de la rivière, enregistrés au Bureau des titres de biens-fonds du district de Fort William sous les nºs de plan M-38, M-85 et M-88.

(4) La parcelle 373, soit la totalité du lot deux cent quatre-vingt-cinq (285), comme l'indique le plan de subdivision enregistré audit Bureau d'enregistrement sous le nº de plan 42.

(5) La parcelle 2822, comprenant:

a) une partie du lot dix-sept (17) du bloc «O», comme l'indique le plan 61, qui peut être décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à un point situé sur la limite est dudit lot dix-sept (17), à dix (10) pieds au sud de l'angle nord-est dudit lot dix-sept (17); DE LÀ, se dirigeant en direction de l'ouest, parallèlement à la limite nord dudit lot, sur une distance de soixante-six (66) pieds; DE LÀ, en direction du sud, parallèlement à la limite est dudit lot, sur une distance de cent cinquante-cinq (155) pieds, plus ou moins, jusqu'à la limite sud dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite sud, sur une distance de soixante-six (66) pieds, plus ou moins, jusqu'à l'angle sud-est du lot dix-sept (17); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est du lot dix-sept (17), sur une distance de cent cinquante-cinq (155) pieds, plus ou moins, jusqu'au point de départ; et

(*b*) all of Lots Twenty-eight (28) and Twenty-nine (29), in Block "0", as shown on Plan 70.

(6) Parcel 3124 being composed of

(*a*) all of Lots Thirty-seven (37), Thirty-eight (38), Thirty-nine (39), Forty (40) and Forty-one (41) as shown on Plan 722; and

(*b*) part of Lots Forty-three (43) and Forty-four (44) on the North side of Frederica Street as shown on the Town Plot of Fort William and which may be more particularly described as follows:

COMMENCING at the Southwesterly angle of Lot Forty-four (44); THENCE, Northerly along the West limit of the said Lot, a distance of seventy-five and sixty-five one-hundredths feet (75.65′), more or less, to the Southeasterly boundary of Lot Thirty-seven (37) as shown on Plan 722; THENCE, Northeasterly along the Southeasterly boundary of Lot Thirty-seven (37), a distance of ninety-one and thirty-one one-hundredths feet (91.31′), more or less, to the Southerly limit of the lane as defined by the City of Fort William By-Law 1043; THENCE, Easterly along the said Southerly limit of the said lane, a distance of one hundred and eighty-seven feet (187′), more or less, to the Easterly boundary of the Westerly thirty-three feet (33′) throughout from front to rear of the Easterly half of said Lot Forty-three (43); THENCE, Southerly along the said Easterly boundary, a distance of one hundred and fifty-five feet (155′), more or less, to the Southern boundary of Lot Forty-three (43); THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lots Forty-three (43) and Forty-four (44) to the point of commencement.

(7) Parcel 3300 being composed of

(*a*) part of the lane lying to the North of Lots Thirty-seven (37), Thirty-eight (38), Thirty-nine (39), Forty (40) and Forty-one (41), as shown on Plan 722, which may be more particularly described as follows:

COMMENCING at the Northwesterly angle of said Lot Forty-one (41); THENCE, Northerly along the production Northerly of the Western boundary of Lot Forty-one (41), a distance of ten feet (10′); THENCE, East and parallel to the Northern boundary of Lots Forty-one (41), Forty (40), Thirty-nine (39), Thirty-eight (38) and the Easterly production thereof, a distance of one hundred and seventy-seven and twenty-four one-hundredths feet (177.24′) to the Northeasterly angle of Lot Thirty-seven (37); THENCE, Westerly along the Northern boundary of Lot Thirty-seven (37), a distance of forty-six and twenty-four one-hundredths feet (46.24′) to the Northwesterly angle of Lot Thirty-seven (37); THENCE, West along the Northern boundary of Lots Thirty-eight (38), Thirty-nine (39), Forty (40) and Forty-one (41), a distance of one hundred and thirty-two and one tenth feet (132.1′), more or less, to the point of commencement; and

(*b*) Part of Lot Forty-two (42) on the North side of Frederica Street, as shown on the Town Plot of Fort William and which may be more particularly described as follows:

COMMENCING at the Southwesterly angle of said Lot Forty-two (42); THENCE, Easterly along the Southern boundary of the said Lot, a distance of ninety-nine feet

b) la totalité des lots vingt-huit (28) et vingt-neuf (29) du bloc «O»,comme l'indique le plan 70.

(6) La parcelle 3124, comprenant:

a) la totalité des lots trente-sept (37), trente-huit (38), trente-neuf (39), quarante (40) et quarante et un (41), comme l'indique le plan 722; et

b) une partie des lots quarante-trois (43) et quarante-quatre (44), du côté nord de la rue Frederica, comme l'indique le plan de lotissement de la ville de Fort William, qui peut être décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à l'angle sud-ouest du lot quarante-quatre (44); DE LÀ, se dirigeant en direction du nord le long de la limite ouest dudit lot, sur une distance de soixante-quinze pieds et soixante-cinq centièmes (75.65 pi.), plus ou moins, jusqu'à la limite sud-est du lot trente-sept (37), comme l'indique le plan 722; DE LÀ, en direction du nord-est le long de la limite sud-est du lot trente-sept (37), sur une distance de quatre-vingt-onze pieds et trente et un centièmes (91.31 pi.), plus ou moins, jusqu'à la limite sud de la ruelle définie par le règlement 1043 de la Cité de Fort William; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite sud de ladite ruelle, sur une distance de cent quatre-vingt-sept (187) pieds, plus ou moins, jusqu'à la limite est d'une bande de trente-trois (33) pieds située à l'ouest de la moitié est dudit lot quarante-trois (43) et la traversant de l'avant à l'arrière; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite est, sur une distance de cent cinquante-cinq (155), pieds, plus ou moins, jusqu'à la limite sud du lot quarante-trois (43); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud des lots quarante-trois (43) et quarante-quatre (44) jusqu'au point de départ.

(7) La parcelle 3300, comprenant:

a) une partie de la ruelle située au nord des lots trente-sept (37), trente-huit (38), trente-neuf (39), quarante (40) et quarante et un (41), comme l'indique le plan 722, qui peut être décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à l'angle nord-ouest dudit lot quarante et un (41); DE LÀ, se dirigeant en direction du nord le long du prolongement vers le nord de la limite ouest du lot quarante et un (41), sur une distance de dix (10) pieds; DE LÀ, en direction de l'est, parallèlement à la limite nord des lots quarante et un (41), quarante (40), trente-neuf (39), trente-huit (38) et au prolongement de cette limite vers l'est, sur une distance de cent soixante-dix-sept pieds et vingt-quatre centièmes (177.24 pi.) jusqu'à l'angle nord-est du lot trente-sept (37); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite nord du lot trente-sept (37), sur une distance de quarante-six pieds et vingt-quatre centièmes (46.24 pi.) jusqu'à l'angle nord-ouest du lot trente-sept (37); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite nord des lots trente-huit (38), trente-neuf (39), quarante (40), et quarante et un (41), sur une distance de cent trente-deux pieds et un dixième (132.1 pi.), plus ou moins, jusqu'au point de départ; et

b) une partie du lot quarante-deux (42), du côté nord de la rue Frederica, comme l'indique le plan de lotissement de la ville de Fort William, qui peut être décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à l'angle sud-ouest dudit lot quarante-deux (42); DE LÀ, se dirigeant en direction de l'est le long de la

(99′); THENCE, Northerly and parallel to the Western boundary of the said Lot, a distance of one hundred and fifty-five feet (155′), more or less, to a point distant ten feet (10′) perpendicularly Southerly from the Northern boundary of the said Lot; THENCE, Westerly and parallel to the said Northern boundary, a distance of ninety-nine (99′), more or less, to the Western boundary of the said Lot; THENCE, Southerly along the said Western boundary, a distance of one hundred and fifty-five feet (155′), more or less, to the point of commencement.

(8) Parcel 2187 being composed of the Northerly one hundred and twenty-five feet (125′) in perpendicular width of Lot Ten (10), in Block "T", as shown on Plan 61.

(9) Part of Parcel 1619 and part of Parcel 2149 being composed of Blocks Three (3) and Four (4) lying South of Montreal Street as shown on Plan 42, SAVING AND EXCEPTING that portion of Block Three (3) conveyed to the Grand Trunk Pacific Railway Company and more particularly described as follows:

COMMENCING at a point in the Western limit of Lot One (1), in Block "Z", as shown on Plan 61, distant two and fourteen one-hundredths feet (2.14′) Northerly from the Southwesterly angle of Lot One (1); THENCE, South sixty-two degrees thirty minutes West (S62°30′W) along the Southern limit of Montreal Street, a distance of seventy-five feet (75′); THENCE, South twenty-eight degrees six minutes thirty seconds East (S28°06′30″E), a distance of one hundred and nine and sixth tenths feet (109.6′); THENCE, North sixty-two degrees thirty minutes East (N62°30′E), a distance of sixteen and nine tenths feet (16.9′); THENCE, North along the Eastern limit of Block Three (3), a distance of one hundred and twenty-three and three tenths feet (123.3′), more or less, to the point of commencement.

(10) Parcel 2733 being composed of part of Lot Ten (10), in Concession One (1), North of the River, and which may be more particularly described as follows:

COMMENCING at a point in the Western limit of Lot Ten (10), distant one thousand two hundred and sixty-three and eight tenths feet (1,263.8′) measured Southerly thereon from the Southern limit of Montreal Street, as now established; THENCE, Southerly along the said limit of Lot Ten (10), a distance of five hundred and eighty-seven feet (587′); THENCE, on a course of South sixty degrees fifty minutes East (S60°50′E), a distance of two hundred and ninety feet (290′), more or less, to the original water's edge of the left bank of the Kaministiqua River; THENCE, Northerly following the said water's edge downstream to a point in a line drawn on a course of South sixty degrees fifty minutes East (S60°50′E) through the point of commencement; THENCE, North sixty degrees fifty minutes West (N60°50′W), a distance of three hundred and forty-seven feet (347′), more or less, to the point of commencement.

(11) All of the plan of subdivision of part of Lots Three (3) and Four (4), in Concession Three (3) North of the River, registered in the said Land Titles Office as Plan M-63.

limite sud dudit lot, sur une distance de quatre-vingt-dix-neuf (99) pieds; DE LÀ, en direction du nord parallèlement à la limite ouest dudit lot, sur une distance de cent cinquante-cinq (155) pieds, plus ou moins, jusqu'à un point situé à dix (10) pieds au sud, perpendiculairement, de la limite nord dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest, parallèlement à ladite limite nord, sur une distance de quatre-vingt-dix-neuf (99) pieds, plus ou moins, jusqu'à la limite ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite ouest, sur une distance de cent cinquante-cinq (155) pieds, plus ou moins, jusqu'au point de départ.

(8) La parcelle 2187, formée de la partie nord, d'une largeur perpendiculaire de cent vingt-cinq (125) pieds, du lot dix (10) du bloc «T», comme l'indique le plan 61.

(9) Une partie de la parcelle 1619 et une partie de la parcelle 2149, comprenant les blocs trois (3) et quatre (4) situés au sud de la rue Montréal, comme l'indique le plan 42, À L'EXCEPTION de la partie du bloc trois (3) cédée au «Grand Trunk Pacific Railway Company» et décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à un point situé sur la limite ouest du lot un (1) du bloc «Z», comme l'indique le plan 61, à deux pieds et quatorze centièmes (2.14 pi.) au nord de l'angle sud-ouest du lot un (1); DE LÀ, sud soixante-deux degrés trente minutes ouest (S62°30′ O), le long de la limite sud de la rue Montréal, sur une distance de soixante-quinze (75) pieds; DE LÀ, sud vingt-huit degrés six minutes trente secondes est (S28°06′30″E), sur une distance de cent neuf pieds et six dixièmes (109.6 pi.); DE LÀ, nord soixante-deux degrés trente minutes est (N62°30′E), sur une distance de seize pieds et neuf dixièmes (16.9) pi.); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est du bloc trois (3), sur une distance de cent vingt-trois pieds et trois dixièmes (123.3 pi.), plus ou moins, jusqu'au point de départ.

(10) La parcelle 2733 formée d'une partie du lot dix (10) de la concession un (1), au nord de la rivière, qui peut être décrite plus en détail comme suit:

COMMENÇANT à un point situé sur la limite ouest du lot dix (10), à une distance de mille deux cent soixante-trois pieds et huit dixièmes (1263.8 pi.) mesurée sur ladite limite en direction du sud à partir de la limite sud de la rue Montréal telle qu'elle existe actuellement; DE LÀ, se dirigeant en direction du sud le long de ladite limite du lot dix (10), sur une distance de cinq cent quatre-vingt-sept (587) pieds; DE LÀ, sud soixante degrés cinquante minutes est (S60°50′E) sur une distance de deux cent quatre-vingt-dix (290) pieds, plus ou moins, jusqu'au bord de l'eau original de la rive gauche de la rivière Kaministiqua; DE LÀ, en direction du nord en suivant ledit bord de l'eau vers l'aval jusqu'à un point situé sur une ligne tracée dans la direction sud soixante degrés cinquante minutes est (S60°50′E) et passant par le point de départ; DE LÀ, nord soixante degrés cinquante minutes ouest (N60°50′ O), sur une distance de trois cent quarante-sept (347) pieds, plus ou moins, jusqu'au point de départ.

(11) La totalité du plan de subdivison d'une partie des lots trois (3) et quatre (4) de la concession trois (3), au nord de la rivière, enregistré audit Bureau des titres de biens-fonds sous le nº de plan M-63.

(12) All of Lots Seventy-four (74) to Eighty-four (84) both inclusive, and all of the public lanes lying adjacent to the said Lots and part of Tarbutt Street lying adjacent to said Lots Seventy-four (74), Seventy-five (75), Seventy-six (76), Seventy-seven (77) and Seventy-eight (78), as shown on a plan of subdivision registered in the said Land Titles Office as Plan M-51.

(13) All of Lots One (1) to Five (5) both inclusive, Lots Ten (10) to Thirty-six (36) both inclusive, and all of the public lanes lying adjacent to the said Lots, and that part of Tarbutt Street lying adjacent to said Lots One (1), Two (2), Three (3), Four (4) and Five (5), and that part of Sills Street lying adjacent to said Lots Ten (10) to Twenty (20) both inclusive and all of Ford Street as shown on a plan of subdivision registered in the said Land Titles Office as Plan M-47.

(14) Being all of that portion of Lot Four (4), in Concession Three (3), lying North of the Northern limit of a plan of subdivision registered in the said Land Titles Office as Plan M-63, and being composed of Parcels 2077, 2360, 2613, 2818 and 2982.

(15) All of the plan of subdivision of part of Lot 3, in Concession 3, North of the river, registered in the said Land Titles Office as Plan M-75.

(16) All of the plan of subdivision of part of Lots 6 and 7, in Concession 4, North of the river, registered in the said Land Titles Office as Plan M-104.

(12) La totalité des lots soixante-quatorze (74) à quatre-vingt-quatre (84) inclusivement, et la totalité des ruelles publiques contiguës auxdits lots, et la partie de la rue Tarbutt contiguë auxdits lots soixante-quatorze (74), soixante-quinze (75), soixante-seize (76), soixante-dix-sept (77) et soixante-dix-huit (78), comme l'indique le plan de subdivision enregistré audit Bureau des titres de biens-fonds sous le nº de plan M-51.

(13) La totalité des lots un (1) à cinq (5) inclusivement, des lots dix (10) à trente-six (36) inclusivement, et la totalité des ruelles publiques contiguës auxdits lots, et la partie de la rue Tarbutt contiguë auxdits lots un (1), deux (2), trois (3), quatre (4) et cinq (5), et la partie de la rue Sills contiguë auxdits lots dix (10) à vingt (20) inclusivement et toute la rue Ford, comme l'indique le plan de subdivision enregistré audit Bureau des titres de biens-fonds sous le nº de plan M-47.

(14) Toute la partie du lot quatre (4) de la concession trois (3) située au nord de la limite nord du plan de subdivision enregistré audit Bureau des titres de biens-fonds sous le nº de plan M-63, et formée des parcelles 2077, 2360, 2613, 2818 et 2982.

(15) La totalité du plan de subdivision d'une partie du lot 3, concession 3, au nord de la rivière, enregistré audit Bureau des titres de biens-fonds sous le nº de plan M-75.

(16) La totalité du plan de subdivision d'une partie des lots 6 et 7, concession 4, au nord de la rivière, enregistré audit Bureau des titres de biens-fonds sous le nº de plan M-104.

Division 5

Township of McIntyre Registry Office, Port Arthur

All and singular those certain parcels or tracts of land and premises, situate, lying and being in the Township of McIntyre, in the District of Thunder Bay and Province of Ontario, being composed of all of the John C. T. Cochrane Mineral Location, Jean Langlois Mineral Location, Van Koughnet Mineral Location, J. J. Vickers Mineral Location and Section Fifty-five (55), in the said Township.

Section 5

Bureau d'enregistrement du canton de McIntyre, Port Arthur

La totalité et chacune de certaines parcelles ou étendues de terrain, immeubles compris, situées dans le Township de McIntyre, district de Thunder Bay, province d'Ontario, comprenant la totalité de la concession minière de John C. T. Cochrane, de la concession minière de Jean Langlois, de la concession minière de Van Koughnet, de la concession minière de J. J. Vickers et de la section cinquante-cinq (55), dans ledit Township.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 91

AERONAUTICS ACT

Langley Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT LANGLEY AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Langley Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Langley Airport, Township of Langley, in the Province of British Columbia; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of the strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 27 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which lands are described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

CHAPITRE 91

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Langley

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE LANGLEY

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Langley*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Langley, dans le township de Langley, province de la Colombie-Britannique; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport qui comprend la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande est décrite plus en détail à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe; cette surface d'approche étant décrite plus en détail à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition étant décrite plus en détail à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport; cette surface extérieure étant décrite plus en détail à la partie IV de l'annexe. (*outer space*)

3. Pour l'application du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 27 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe, sauf les terrains qui font ou feront partie de l'aéroport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain visé par le présent règlement, aucun édifice, ouvrage ou objet, ou de faire un rajout à aucun édifice, ouvrage ou objet existant, dont le sommet serait plus élevé que l'une des surfaces qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface extérieure; ou

c) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement de laisser la végétation dépasser en hauteur le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces indiquées aux alinéas 5*a*) à 5*c*) qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain.

7. En cas de contravention à l'article 6, le Ministre peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point distant 100 feet measured northwesterly from and at right angles to the centre line of runway 01-19 from a point thereon distant 264.79 feet measured southwesterly along the said centre line from the northeasterly end of said runway.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

COMMENCING at the southwest corner of Lot 16, District Lot 310, Group 2, Plan 1749, New Westminster District; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 16; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 94 of District Lot 310, Group 2, Plan 45918 to the northwest corner of said Lot 94; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 93, District Lot 310, Group 2, Plan 45918 to the northwest corner of said Lot 93; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 38, Plan 28649, District Lot 310, Group 2 to the northwest corner of said Lot 38; THENCE, northerly along the westerly boundary of the right-of-way as shown on Plan 36019 in District Lot 310, Group 2 to the southwest corner of Lot 65, Plan 42622 of District Lot 310, Group 2; THENCE, northerly and along the westerly boundary of said Lot 65 to the northwest corner of said Lot 65; THENCE, across Highway #10 by-pass as shown on Plan 29755 to the most southerly corner of Lot 72, Plan 39467 of District Lot 310, Group 2; THENCE, northerly and along the westerly

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Un point situé à une distance de 100 pieds mesurés en direction du nord-ouest perpendiculairement à l'axe de la piste 01-19 à partir d'un point de ladite piste situé à une distance de 264.79 pieds mesurés en direction du sud-ouest le long dudit axe à partir de l'extrémité nord-est de ladite piste.

PARTIE II

Limites extérieures des terrains

COMMENÇANT à l'angle sud-ouest du lot 16 du lot de district 310, groupe 2, plan 1749, district de New Westminster; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 16; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 94 du lot de district 310, groupe 2, plan 45918, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 94; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 93 du lot de district 310, groupe 2, plan 45918, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 93; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 38, plan 28649, lot de district 310, groupe 2, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 38; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du droit de passage indiqué sur le plan 36019 dans le lot de district 310, groupe 2, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 65, plan 42622 du lot de district 310, groupe 2; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest dudit lot 65 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 65; DE LÀ, en coupant la voie d'évitement de la route nº 10, indiquée sur le plan 29755, jusqu'à l'angle le plus au sud du lot 72, plan 39467 du lot de district 310, groupe 2; DE LÀ, vers le

boundary of said Lot 72 to the northwest corner of said Lot 72; THENCE, northerly and along the westerly boundary of Lot 28, District Lot 310, Group 2, Plan 25907 to the northwest corner of said Lot 28; THENCE, easterly and along the northerly boundary of Lot 28 to the northeast corner of said Lot 28; THENCE, across Old McLellan Road to the southwest corner of Lot 64, of District Lot 310, Group 2 and the northeast quarter of Section 10, Township 8, Plan 36911; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 64 to the northwest corner of said Lot 64; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 63, Plan 36911 to the northwest corner of said Lot 63; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 62, Plan 36911 to the northwest corner of said Lot 62; THENCE, easterly along the northerly boundary of said Lot 62 to the southwest corner of Lot 24, Plan 35719 of the northeast quarter Section 10, Township 8; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 24 to the northwest corner of said Lot 24; THENCE, northeasterly across Fraser Highway to the southeast corner of Parcel "A", Reference Plan 9859 of Lot 1 of Plan 1079 of Section 10, Township 8; THENCE, northerly along the easterly boundary of said Parcel "A" to the northeast corner of said Parcel "A"; THENCE, northerly across a lane to a corner of a lane and Lot 1 of Plan 1079 of the northeast quarter of Section 10, Township 8; THENCE, northerly along the easterly boundary of said Lot 1 to the northeast corner of said Lot 1; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 7, Plan 1079 of the northeast quarter Section 10, Township 8, to the northwest corner of said Lot 7; THENCE, easterly along the northerly boundary of said Lot 7 to the southwest corner of Lot 6 of the northeast quarter of Section 10, Township 8, Plan 1079; THENCE, northerly and along the westerly boundary of said Lot 6 to the northwest corner thereof; THENCE, easterly and along the northerly boundary of said Lot 6 to the northeast corner of said Lot 6; THENCE, northerly across 64th Avenue to the southwest corner of Lot 3, Plan 20200 of the southeast quarter, Section 15, Township 8; THENCE, northerly and along the westerly boundary of said Lot 3 to the northwest corner of said Lot 3; THENCE, easterly and along the northerly boundary of said Lot 3 to the northeast corner of said Lot 3; THENCE, northerly and along the westerly boundary of Lot 33, Plan 46112, of the southeast quarter Section 15, Township 8; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 2, Plan 7633 of the southeast quarter Section 15, Township 8, to the northwest corner of said Lot 2; THENCE, easterly along the northerly boundary of said Lot 2 to the northeast corner of said Lot 2; THENCE, easterly along the northerly boundary of the remainder of Lot 3, Plan 7633, of the southeast quarter Section 15, Township 8, to the northeast corner of said Lot 3; THENCE, northerly along the easterly boundary of the remainder of Lot 1, Plan 7634 of the southeast quarter Section 15, Township 8, to the northeast corner of said Lot 1; THENCE, northerly along the easterly boundary of Lot 7, Plan 24585 of the southeast quarter Section 15, Township 8; THENCE, northeasterly across 200th Street to the southwest corner of the remainder of Lot 30, Plan 2249 of the northwest quarter Section 14, Township 8; THENCE, easterly along the southerly boundary of said Lot 30 to the southeast corner of said Lot 30; THENCE, northerly and along the easterly boundary of said Lot 30 to the northeast corner of said Lot 30; THENCE,

nord et le long de la limite ouest dudit lot 72 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 72; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest du lot 28 du lot de district 310, groupe 2, plan 25907, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 28; DE LÀ, vers l'est et le long de la limite nord du lot 28 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 28; DE LÀ, en coupant la route Old McLellan jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 64 du lot de district 310, groupe 2 et de la partie nord-est de la section 10, township 8, plan 36911; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 64 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 64; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 63, plan 36911, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 63; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 62, plan 36911, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 62; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 62 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 24, plan 35719 de la partie nord-est de la section 10, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 24 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 24; DE LÀ, vers le nord-est, à travers l'autoroute Fraser jusqu'à l'angle sud-est de la parcelle «A», plan de référence 9859 du lot 1 du plan 1079 de la section 10, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est de ladite parcelle «A» jusqu'à l'angle nord-est de ladite parcelle «A»; DE LÀ, vers le nord, à travers un passage jusqu'à l'angle du passage et du lot 1 du plan 1079 de la partie nord-est de la section 10, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du lot 1 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 1; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 7, plan 1079 de la partie nord-est de la section 10, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 7; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 7 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 6 de la partie nord-est de la section 10, township 8, plan 1079; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest dudit lot 6 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 6; DE LÀ, vers l'est et le long de la limite nord dudit lot 6 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 6; DE LÀ, vers le nord, à travers la 64e avenue jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 3, plan 20200 de la partie sud-est, section 15, township 8; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest dudit lot 3 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 3; DE LÀ, vers l'est et le long de la limite nord dudit lot 3 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 3; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest du lot 33, plan 46112 de la partie sud-ouest, de la section 15, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 2, plan 7633 de la partie sud-est de la section 15, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 2; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 2 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 2; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord du reste du lot 3, plan 7633 de la partie sud-est de la section 15, township 8, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 3; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du reste du lot 1, plan 7634 de la partie sud-est de la section 15, township 8, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 1; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du lot 7, plan 24585 de la partie sud-est de la section 15, township 8; DE LÀ, vers le nord-est, à travers la 200e rue jusqu'à l'angle sud-ouest du reste du lot 30, plan 2249 de la partie nord-ouest de la section 14, township 8; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite sud dudit lot 30 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 30; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite est dudit lot 30 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 30; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 1, plan 10932 de la partie nord-ouest de la section 14, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 1; DE LÀ, vers l'est et le long de la

northerly and along the westerly boundary of Lot 1, Plan 10932 of the northwest quarter Section 14, Township 8 to the northwest corner of said Lot 1; THENCE, easterly and along the southerly boundary of the remainder of Lot 29, Plan 2249 of the northwest quarter Section 14, Township 8 to the southeast corner of said Lot 29; THENCE, northerly and along the westerly boundary of Lot 18, Plan 2249 of the northwest quarter Section 14, Township 8 to the northwest corner of said Lot 18; THENCE, northerly and along the westerly boundary of Lot 19, Plan 2249 of the northwest quarter Section 14, Township 8, to the northwest corner of said Lot 19; THENCE, northerly and along the westerly boundary of Lot 20, Plan 2249 of the northwest quarter Section 14, Township 8 to the northwest corner of said Lot 20; THENCE, northerly and along the westerly boundary of Lot 21, Plan 2249 of the northwest quarter Section 14, Township 8 to the northwest corner of said Lot 21; THENCE, easterly and along the northerly boundary of said Lot 21 to the northeast corner thereof; THENCE, easterly across Clyde Road to the southwest corner of Lot 39, Plan 30901 of the northwest quarter Section 14, Township 8; THENCE, northerly and along the westerly boundary of said Lot 39 to the northwest corner of said Lot 39; THENCE, northerly and along the westerly boundary of Lot 40, Plan 33202 of the northwest quarter Section 14, Township 8, to the northwest corner of said Lot 40; THENCE, easterly and along the northerly boundary of said Lot 40 to the northeast corner of said Lot 40; THENCE, easterly and along northerly boundary of Lot 42, Plan 33202 of the northwest quarter Section 14, Township 8 to the southwest corner of Lot 59, Plan 37468 of the northwest quarter Section 14, Township 8; THENCE, northerly and along the westerly boundary of said Lot 59 to the northwest corner of said Lot 59; THENCE, northerly and along the westerly boundary of Lot 62, Plan 40177 of the northwest quarter Section 14, Township 8 to the northwest corner of said Lot 62; THENCE, easterly and along the northerly boundary of said Lot 62 to the northeast corner of said Lot 62; THENCE, northeasterly across 204th Street to the southwest corner of Lot 18, Plan 26508 of the northeast quarter Section 14, Township 8; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 18 to the northwest corner of said Lot 18; THENCE, easterly along the northerly boundary of said Lot 18 to the northeast corner of said Lot 18; THENCE, easterly along the northerly boundary of Lot 17, Plan 26508 of the northeast quarter Section 14, Township 8 to the northeast corner of said Lot 17; THENCE, north across Jericho Road also known as 72nd Avenue to the north boundary of said Jericho Road; THENCE, easterly along said northerly boundary of Jericho Road to the southwest corner of Lot 75, Plan 43459 of the south half of Section 23, Township 8; THENCE, northerly and along the westerly boundary of said Lot 75 to the northwest corner of Lot 75; THENCE, easterly along the northerly boundary of said Lot 75 to the northeast corner of said Lot 75; THENCE, easterly along the northerly boundary of Lot 74, Plan 43459 of the south half of Section 23, Township 8; THENCE, easterly along the northerly boundary of Parcel "A", Explanatory Plan 40194 of Lot 16, Plan 1257 of the south half of Section 23, Township 8, to the northeast corner of said Lot "A"; THENCE, easterly along the northerly boundary of Lot 63, Plan 42073 of the south half of Section 23, Township 8 to the northeast corner of said Lot 63; THENCE, northerly and

limite sud du reste du lot 29, plan 2249 de la partie nord-ouest de la section 14, township 8, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 29; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest du lot 18, plan 2249 de la partie nord-ouest de la section 14, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 18; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest du lot 19, plan 2249 de la partie nord-ouest de la section 14, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 19; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest du lot 20, plan 2249 de la partie nord-ouest de la section 14, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 20; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest du lot 21, plan 2249 de la partie nord-ouest de la section 14, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 21; DE LÀ, vers l'est et le long de la limite nord dudit lot 21 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 21; DE LÀ, vers l'est, à travers le chemin Clyde jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 39, plan 30901 de la partie nord-ouest de la section 14, township 8; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest dudit lot 39 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 39; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest du lot 40, plan 33202 de la partie nord-ouest de la section 14, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 40; DE LÀ, vers l'est et le long de la limite nord dudit lot 40 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 40; DE LÀ, vers l'est et le long de la limite nord du lot 42, plan 33202 de la partie nord-ouest de la section 14, township 8, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 59, plan 37468 de la partie nord-ouest de la section 14, township 8; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest du lot 59 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 59; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest du lot 62, plan 40177 de la partie nord-ouest de la section 14, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 62; DE LÀ, vers l'est et le long de la limite nord dudit lot 62 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 62; DE LÀ, vers le nord-est, à travers la 204e rue jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 18, plan 26508 de la partie nord-est de la section 14, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 18 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 18; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 18 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 18; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 17, plan 26508 de la partie nord-est de la section 14, township 8, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 17; DE LÀ, vers le nord, à travers le chemin Jéricho, connu également comme la 72e avenue, jusqu'à la limite nord dudit chemin Jéricho; DE LÀ, vers l'est le long de ladite limite nord du chemin Jéricho jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 75, plan 43459 de la moitié sud de la section 23, township 8; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest dudit lot 75 jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 75; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord dudit lot 75 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 75; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord du lot 74, plan 43459 de la moitié sud de la section 23, township 8; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord de la parcelle «A», plan explicatif 40194 du lot 16, plan 1257 de la moitié sud de la section 23, township 8, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot «A»; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord du lot 63; plan 42073 de la moitié sud de la section 23, township 8, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 63; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest du reste du lot 17, plan 1257 de la moitié sud de la section 23, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 17; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 17 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 17; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest du lot 21, plan 1257 de la

along the westerly boundary of the remainder of Lot 17, Plan 1257 of the south half of Section 23, Township 8 to the northwest corner of said Lot 17; THENCE, easterly along the northerly boundary of said Lot 17 to the northeast corner of said Lot 17; THENCE, northerly and along the westerly boundary of Lot 21, Plan 1257 of the south half of Section 23, Township 8 to the northwest corner of said Lot 21; THENCE, easterly and along the northerly boundary of said Lot 21 to the northeast corner of said Lot 21; THENCE, across 208th Street to the southwest corner of Lot 24, Plan 41575 of the southwest quarter Section 24, Township 8; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 24 to the northwest corner of Lot 24; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 23, Plan 41575 of the southwest quarter Section 24, Township 8 to the northwest corner of said Lot 23; THENCE, easterly and along the northerly boundary of said Lot 23 to the northeast corner of Lot 23; THENCE, northerly and along the westerly boundary of Lot 33, Plan 39381 of the southwest quarter Section 24, Township 8 to the northwest corner of said Lot 33; THENCE, easterly along the northerly boundary of said Lot 33 to the northeast corner of said Lot 33; THENCE, across 209A Street to the northwest corner of Lot 31, Plan 39381 of the southwest quarter Section 24, Township 8; THENCE, easterly along the northerly boundary of said Lot 31 to the northeast corner of said Lot 31; THENCE, east across 210th Street; THENCE, northerly along the westerly boundary of the remainder of the southwest quarter of Section 24, as shown on Reference Plan 7706 to the northwest corner of said remainder of southwest quarter Section 24; THENCE, easterly and along the northerly boundary of the remainder of the southwest quarter of Section 24, Township 8 to the northeast corner of said remainder of southwest quarter Section 24; THENCE, southerly and along the easterly boundary of said remainder of southwest quarter Section 24 to the southwesterly corner of Lot 36, Plan 38338 of the southeast quarter Section 24, Township 8; THENCE, southeasterly and along the northeasterly boundary of Parcel "C", Reference Plan 9411 of the southeast and southwest quarters of Section 24, Township 8 to the most southerly corner of the remainder of Lot 31, Plan 37593 of the southeast quarter Section 24, Township 8; THENCE, northerly along the easterly boundary of the said remainder of Lot 31 to the southwesterly corner of Lot 30, Plan 37593 of the southeast quarter Section 24, Township 8; THENCE, easterly along the southerly boundary of said Lot 30 to the southeasterly corner of said Lot 30; THENCE, southeasterly along the southwesterly boundary of Lot 29, Plan 37593 of the southeast quarter Section 24, Township 8, to the most southerly corner of said Lot 29; THENCE, northeasterly along the northwesterly boundary of Parcel "A", Reference Plan 7381 of Lot 3 of Blocks 18 and 19 of District Lots 21 and 22, Group 2, to the most northerly corner of said Lot "A"; THENCE, southeasterly along the northeasterly boundary of said Lot "A" to the northeasterly corner of said Lot "A"; THENCE, across Topham Road to the most southerly corner of Lot 1, Plan 2010, District Lot 323, Group 2; THENCE, northeasterly and along the northwesterly boundary of the remainder of Lot 2, Plan 3547 of Lots 18 and 19 of District Lots 21 and 22, Group 2 to the most northerly corner of said Lot 2; THENCE, southeasterly along the northeasterly boundary of said Lot 2 to the most easterly corner of said Lot 2; THENCE, moitié sud de la section 23, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 21; DE LÀ, vers l'est et le long de la limite nord dudit lot 21 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 21; DE LÀ, à travers la 208e rue jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 24, plan 41575 de la partie sud-ouest de la section 24, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 24 jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 24; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 23, plan 41575 de la partie sud-ouest de la section 24, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 23; DE LÀ, vers l'est et le long de la limite nord dudit lot 23 jusqu'à l'angle nord-est du lot 23; DE LÀ, vers le nord et le long de la limite ouest du lot 33, plan 39381 de la partie sud-ouest de la section 24, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 33; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 33 jusqu'à l'angle nord-est du lot 33; DE LÀ, à travers la rue 209 A jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 31, plan 39381 de la partie sud-ouest de la section 24, township 8; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 31 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 31; DE LÀ, vers l'est, à travers la 210e rue; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du reste de la partie sud-ouest de la section 24, comme l'indique le plan de référence 7706, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit reste de la partie sud-ouest de la section 24; DE LÀ, vers l'est et le long de la limite nord du reste de la partie sud-ouest de la section 24, township 8, jusqu'à l'angle nord-est dudit reste de la partie sud-ouest de la section 24; DE LÀ, vers le sud et le long de la limite est dudit reste de la partie sud-ouest de la section 24 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 36, plan 38338 de la partie sud-est de la section 24, township 8; DE LÀ, vers le sud-est et le long de la limite nord-est de la parcelle «C», plan de référence 9411 des parties sud-est et sud-ouest de la section 24, township 8, jusqu'à l'angle le plus au sud du reste du lot 31, plan 37593 de la partie sud-est de la section 24, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est dudit reste du lot 31 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 30, plan 37593 de la partie sud-est de la section 24, township 8; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite sud dudit lot 30 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 30; DE LÀ, vers le sud-est, le long de la limite sud-ouest du lot 29, plan 37593 de la partie sud-est de la section 24, township 8, jusqu'à l'angle le plus au sud dudit lot 29; DE LÀ, vers le nord-est, le long de la limite nord-ouest de la parcelle «A», plan de référence 7381 du lot 3 des blocs 18 et 19 des lots de district 21 et 22, groupe 2, jusqu'à l'angle le plus au nord dudit lot «A»; DE LÀ, vers le sud-est, le long de la limite nord-est dudit lot «A» jusqu'à l'angle nord-est dudit lot «A»; DE LÀ, à travers le chemin Topham jusqu'à l'angle le plus au sud du lot 1, plan 2010, lot de district 323, groupe 2; DE LÀ, vers le nord-est et le long de la limite nord-ouest du reste du lot 2, plan 3547 des lots 18 et 19 des lots de district 21 et 22, groupe 2, jusqu'à l'angle le plus au nord dudit lot 2; DE LÀ, vers le sud-est, le long de la limite nord-est dudit lot 2 jusqu'à l'angle le plus à l'est dudit lot 2; DE LÀ, vers le sud-est, le long de la limite nord-est du lot 1, plan 3547 des blocs 18 et 19, lots de district 21 et 22, groupe 2, jusqu'à l'angle le plus à l'est dudit lot 1; DE LÀ, vers le nord-est, le long de la limite nord-ouest du droit de passage de la British Columbia Hydro and Power Authority, comme l'indique le plan 22161, jusqu'à un point situé sur la limite sud-est du lot 3, plan 4087, où la limite nord-ouest du droit de passage de la B.C. Hydro and Power Authority croise la limite ouest du chemin Glover; DE LÀ, vers l'est, à travers le

southeasterly along the northeasterly boundary of Lot 1, Plan 3547 of Blocks 18 and 19, District Lots 21 and 22, Group 2 to the most easterly corner of said Lot 1; THENCE, northeasterly along the northwesterly boundary of the right-of-way of the British Columbia Hydro and Power Authority as shown on Plan 22161 to a point on the southeasterly boundary of Lot 3, Plan 4087 where the northwesterly boundary of the B.C. Hydro and Power Authority right-of-way meets the westerly boundary of Glover Road; THENCE, easterly across Glover Road to the point of intersection of the southerly boundary of B.C. Hydro and Power Authority right-of-way, Plan 22161 with northwesterly boundary of Block 10, Plan 126 of District Lots 21 and 22, Group 2; THENCE, southeasterly across the remainder of Block 10, Plan 126 to the most westerly corner of Lot 10, Plan 31603 of District Lot 301, Group 2; THENCE, southerly across Springbrook Road to the northwest corner of the remainder of Parcel "C", Plan 13258 of District Lot 301, Group 2; THENCE, easterly along the northerly boundary of said remainder of Lot "C" to the northwest corner of Parcel 1, Explanatory Plan 15074, of said Lot "C"; THENCE, southerly along the westerly boundary of said Parcel 1 to the southwest corner of Parcel 1; THENCE, easterly along the southerly boundary of said Parcel 1 to the southeast corner of said Parcel 1; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot "C" to the northwest corner of Lot "B", Plan 13258, District Lot 301, Group 2; THENCE, easterly along the northerly boundary of Lot "B", to the northeast corner of said Lot "B"; THENCE, southerly along the easterly boundary of said Lot "B" to the southeast corner of said Lot "B"; THENCE, southerly across Highway 10, Plan 28861 to the northwest corner of Lot 27, Plan 44186 of the northeast quarter Section 17, Township 11; THENCE, easterly along the northerly boundary of said Lot 27 to the northeast corner of Lot 27; THENCE, easterly across the lane on Plan 44186 to the northwest corner of Lot 31 of said Plan 44186; THENCE, easterly along the northerly boundary of said Lot 31 to the northeast corner of said Lot 31, of the northeast quarter Section 17, Township 11, Plan 44186; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot 31 to the southeast corner of said Lot 31; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot 32, Plan 44186 to the southeast corner of said Lot 32; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot 33, Plan 44186 of the northeast quarter Section 17, Township 11 to the southeast corner of said Lot 33; THENCE, south across 68th Avenue to the north boundary of Lot 32, southeast quarter Section 17, Township 11; THENCE, easterly along the northerly boundary of said Lot 32 to the northeast corner of Lot 32; THENCE, easterly along the northerly boundary of Lot 31, Plan 33804 to a corner; THENCE, southerly along the boundary of said Lot 31 to the southwest corner of Parcel 1, Explanatory Plan 15351; THENCE, easterly along the southerly boundary of Parcel 1, Explanatory Plan 15351 to the northeast corner of said Lot 31; THENCE, east across Livingstone Road to the westerly boundary of the remainder of the southwest quarter of Section 16, Township 11; THENCE, southerly along the easterly boundary of Livingstone Road to the southwest corner of the southwest quarter Section 16, Township 11; THENCE, easterly along the northerly boundary of the northwest quarter Section 9, Township 11 for a distance of 920 feet; THENCE, southeasterly across the northwest quarter Section 9, Township 11 to the chemin Glover jusqu'au point d'intersection de la limite sud du droit de passage de la B.C. Hydro and Power Authority, plan 22161 et de la limite nord-ouest du bloc 10, plan 126 des lots de district 21 et 22, groupe 2; DE LÀ, vers le sud-est, à travers le reste du bloc 10, plan 126, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 10, plan 31603 du lot de district 301, groupe 2; DE LÀ, vers le sud, à travers le chemin Springbrook jusqu'à l'angle nord-ouest du reste de la parcelle «C», plan 13258 du lot de district 301, groupe 2; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit reste du lot «C» jusqu'à l'angle nord-ouest de la parcelle 1, plan explicatif 15074 dudit lot «C»; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest de ladite parcelle 1 jusqu'à l'angle sud-ouest de la parcelle 1; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite sud de ladite parcelle 1 jusqu'à l'angle sud-est de ladite parcelle 1; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du lot «C» jusqu'à l'angle nord-ouest du lot «B», plan 13258, lot de district 301, groupe 2; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord du lot «B», jusqu'à l'angle nord-est dudit lot «B»; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est dudit lot «B» jusqu'à l'angle sud-est dudit lot «B»; DE LÀ, vers le sud, à travers la route nº 10, plan 28861, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 27, plan 44186 de la partie nord-est de la section 17, township 11; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 27 jusqu'à l'angle nord-est du lot 27; DE LÀ, vers l'est, à travers le passage indiqué sur le plan 44186 jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 31 dudit plan 44186; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 31 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 31 de la partie nord-est de la section 17, township 11, plan 44186; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du lot 31 jusqu'à l'angle sud-est du lot 31; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du lot 32, plan 44186, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 32; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du lot 33, plan 44186 de la partie nord-est de la section 17, township 11, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 33; DE LÀ, vers le sud, à travers la 68e avenue jusqu'à la limite nord du lot 32 de la partie sud-est de la section 17, township 11; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 32 jusqu'à l'angle nord-est du lot 32; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord du lot 31, plan 33804, jusqu'à un angle; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite dudit lot 31 jusqu'à l'angle sud-ouest de la parcelle 1, plan explicatif 15351; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite sud de la parcelle 1, plan explicatif 15351, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 31; DE LÀ, vers l'est, à travers le chemin Livingstone jusqu'à la limite ouest du reste de la partie sud-ouest de la section 16, township 11; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du chemin Livingston jusqu'à l'angle sud-ouest de la partie sud-ouest de la section 16, township 11; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord de la partie nord-ouest de la section 9, township 11, sur une distance de 920 pieds; DE LÀ, vers le sud-est à travers la partie nord-ouest de la section 9, township 11, jusqu'à l'angle nord-est du lot 2, plan 12662 de la partie sud-ouest de la section 9, township 11; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est dudit lot 2 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 2; DE LÀ, vers le sud à travers le chemin Roberts jusqu'à la limite nord du lot 15, plan 21292 de la partie nord-ouest de la section 4, township 11; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 15 jusqu'au début de la courbe qui se trouve sur ladite limite; DE LÀ, en faisant une courbe vers la droite, jusqu'à la fin de ladite courbe, ladite fin de la courbe se trouvant sur la limite est dudit lot 15; DE LÀ, vers l'est, à travers le chemin Clover

northeast corner of Lot 2, Plan 12662 of the southwest quarter Section 9, Township 11; THENCE, southerly along the easterly boundary of said Lot 2 to the southeast corner of said Lot 2; THENCE, south across Roberts Road to the north boundary of Lot 15, Plan 21292 of the northwest quarter Section 4, Township 11; THENCE, easterly along the north boundary of said Lot 15 to the beginning of curve on said boundary; THENCE, on a curve to the right to the end of said curve said end of curve being on the easterly boundary of said Lot 15; THENCE, easterly across Clover Meadow Road to corresponding end of curve on the westerly boundary of Lot 44 of said Plan 21292; THENCE, southerly along the easterly boundary of said Clover Meadow Road to the southwesterly corner of Lot 46 of said Plan 21292; THENCE, southeasterly along the southwesterly boundary of said Lot 46 to the most southerly corner of said Lot 46; THENCE, southwesterly along the southeasterly boundary of Lot 56, Plan 24303 of the northwest quarter Section 4, Township 11 to the most southerly corner of said Lot 56; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot 57 of said Plan 24303 to the most southerly corner of said Lot 57; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot 58 of said Plan 24303 to the most southerly corner of said Lot 58; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot 59 of said Plan 24303 to the most southerly corner of said Lot 59; THENCE, across the park as shown on Plan 25284 of the northwest quarter Section 4, Township 11 to the most northerly corner of Lot 85, Plan 35789 of the northwest quarter Section 4, Township 11; THENCE, westerly along the northwesterly boundary of said Lot 85 to the most westerly corner of said Lot 85; THENCE, southeasterly along the northeasterly boundary of Lot 119 of Plan 35790 of the northwest quarter Section 4, Township 11 to the most easterly corner of said Lot 119; THENCE, southwesterly along the southeasterly boundary of said Lot 119 to the southeast corner of said Lot 119; THENCE, southwesterly along the boundary of 234 Street to the most westerly corner of Lot 122 of Plan 35790 of the northwest quarter of Section 4, Township 11; THENCE, southeasterly along the southwesterly boundary of Lot 122 to the southwest corner of said Lot 122; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot 123 of said Plan 35790 to the southeasterly corner of said Lot 123; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 123 to the southwest corner of said Lot 123; THENCE, southwesterly along the southeasterly boundary of Lot 124 to the southwest corner of said Lot 124 of said Plan 35790; THENCE, southwesterly along the southeasterly boundary of Lot 125 of said Plan 35790 to the southeast corner of said Lot 125; THENCE, southwesterly across 52nd Avenue to the northeast corner of Lot 104, Plan 35790 of the southwest quarter Section 4, Township 11; THENCE, southerly along the easterly boundary of said Lot 104 to the southeast corner of said Lot 104; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot 105 of said Plan 35790 to the southeast corner of said Lot 105; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot 106 of said Plan 35790 to the southeast corner of said Lot 106; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 106 to the northeast corner of Lot 21, Plan 2579 of the southwest quarter Section 4, Township 11; THENCE, southerly along the easterly boundary of said Lot 21 to the southeast corner of said Lot 21; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 21 to the Meadow jusqu'à l'extrémité correspondante de la courbe sur la limite ouest du lot 44 dudit plan 21292; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est dudit chemin Clover Meadow jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 46 dudit plan 21292; DE LÀ, vers le sud-est, le long de la limite sud-ouest dudit lot 46 jusqu'à l'angle le plus au sud dudit lot 46; DE LÀ, vers le sud-ouest, le long de la limite sud-est du lot 56, plan 24303 de la partie nord-ouest de la section 4, township 11, jusqu'à l'angle le plus au sud dudit lot 56; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du lot 57 dudit plan 24303 jusqu'à l'angle le plus au sud dudit lot 57; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 58 dudit plan 24303 jusqu'à l'angle le plus au sud dudit lot 58; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du lot 59 dudit plan 24303 jusqu'à l'angle le plus au sud dudit lot 59; DE LÀ à travers le parc, comme l'indique le plan 25284 de la partie nord-ouest de la section 4, township 11, jusqu'à l'angle le plus au nord du lot 85, plan 35789 de la partie nord-ouest de la section 4, township 11; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord-ouest dudit lot 85 jusqu'à l'angle le plus à l'ouest dudit lot 85; DE LÀ, vers le sud-est, le long de la limite nord-est du lot 119 du plan 35790 de la partie nord-ouest de la section 4, township 11, jusqu'à l'angle le plus à l'est dudit lot 119; DE LÀ, vers le sud-ouest, le long de la limite sud-est dudit lot 119 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 119; DE LÀ, vers le sud-ouest, le long de la limite de la 234e rue jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 122 du plan 35790 de la partie nord-ouest de la section 4, township 11; DE LÀ, vers le sud-est, le long de la limite sud-ouest du lot 122 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 122; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du lot 123 dudit plan 35790 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 123; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 123 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 123; DE LÀ, vers le sud-ouest, le long de la limite sud-est du lot 124 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 124 dudit plan 35790; DE LÀ, vers le sud-ouest, le long de la limite sud-est du lot 125 dudit plan 35790 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 125; DE LÀ, vers le sud-ouest, à travers la 52e avenue jusqu'à l'angle nord-est du lot 104, plan 35790 de la partie sud-ouest de la section 4, township 11; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est dudit lot 104 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 104; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du lot 105 dudit plan 35790 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 105; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du lot 106 dudit plan 35790 jusqu'à l'angle sud-est du lot 106; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 106 jusqu'à l'angle nord-est du lot 21, plan 2579 de la partie sud-ouest de la section 4, township 11; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est dudit lot 21 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 21; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 21 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 21; DE LÀ, vers le sud à travers la 50e avenue jusqu'à l'angle nord-est du lot 17, plan 2579 de la partie sud-ouest de la section 4, township 11; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est dudit lot 17 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 17; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 10, plan 2579, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 10; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 10 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 10; DE LÀ, vers le sud-ouest, à travers la 48e avenue jusqu'à l'angle nord-est de la parcelle «B», plan explicatif 16158 du lot 16 du bloc 2 de la partie nord-ouest de la section 33, township 10, plan 2260; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est de ladite parcelle «B» jusqu'à l'angle sud-est de ladite parcelle «B»;

southwest corner of said Lot 21; THENCE, southerly across 50th Avenue to the northeast corner of Lot 17, Plan 2579 of the southwest quarter Section 4, Township 11; THENCE, southerly along the easterly boundary of said Lot 17 to the southeast corner of said Lot 17; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot 10, Plan 2579 to the southeast corner of said Lot 10; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 10 to the southwest corner of said Lot 10; THENCE, southwesterly across 48th Avenue to the northeast corner of Parcel "B" Explanatory Plan 16158 of Lot 16 of Block 2 of the northwest quarter Section 33, Township 10, Plan 2260; THENCE, southerly along the easterly boundary of said Parcel "B" to the southeast corner of said Parcel "B"; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Parcel "B" to the southwest corner of said Parcel "B"; THENCE, westerly along the north boundary of MacDonald Road diversion to a corner of said MacDonald Road diversion; THENCE, southerly along the westerly boundary of MacDonald Road diversion to the northeast corner of Parcel "E" Plan 21575 of the northwest quarter Section 33, Township 10; THENCE, westerly along the northerly boundary of said Parcel "E" to the northwest corner of said Parcel "E"; THENCE, southerly along the westerly boundary of said Parcel "E" to the southwest corner of said Parcel "E"; THENCE, southerly along the westerly boundary of Lot 2, Plan 20654 of the northwest quarter Section 33, Township 10, to the southwest corner of said Lot 2; THENCE, southerly along the westerly boundary of Lot 1 of said Plan 20654 to the southwest corner of said Lot 1; THENCE, south across the MacDonald Road diversion to the north boundary of Lot 3, Plan 9289 of the northwest quarter Section 33, Township 10; THENCE, westerly along the northerly boundary of said Lot 3 of Plan 9289 to the northwest corner of said Lot 3; THENCE, southerly along the westerly boundary of said Lot 3 to the southwest corner of said Lot 3; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 2 of said Plan 9289 to the southwest corner of said Lot 2; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 1 of said Plan 9289 to the southwest corner of said Lot 1; THENCE, southerly along the westerly boundary of Lot 5 of said Plan 9289 to the southwest corner of said Lot 5; THENCE, westerly across Livingstone Road also known as 232nd Street to the northeast corner of Lot 2, Plan 6515 of the northeast quarter Section 32, Township 10; THENCE, southerly along the westerly boundary of said Livingstone Road to the most southerly corner of Lot 10, Plan 25456 of the northeast quarter Section 32, Township 10; THENCE, westerly across the Fraser Highway as shown on right-of-way Plan 4873 to the northeast corner of Lot 3, Plan 6330 of the northeast quarter Section 32, Township 10; THENCE, southerly along the easterly boundary of said Lot 3 to the southeast corner of said Lot 3; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 3 to the southwest corner of said Lot 3; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 24, Plan 2219 of the southeast quarter Section 32, Township 10, to the northwest corner of said Lot 24; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 23 of said Plan 2219 to the northwest corner of said Lot 23; THENCE, southerly along the westerly boundary of said Lot 23 to the southwest corner of said Lot 23; THENCE, westerly across old Yale Road to the northwest corner of the remainder of Lot 15, Plan 2219 of the southeast quarter Section 32, Township 10; THENCE, southerly DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud de ladite parcelle «B» jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite parcelle «B»; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord de la déviation du chemin MacDonald jusqu'à un angle de ladite déviation du chemin MacDonald; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest de la déviation du chemin MacDonald jusqu'à l'angle nord-est de la parcelle E, plan 21575 de la partie nord-ouest de la section 33, township 10; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord de ladite parcelle «E» jusqu'à l'angle nord-ouest de ladite parcelle «E»; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest de ladite parcelle «E» jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite parcelle «E»; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest du lot 2, plan 20654 de la partie nord-ouest de la section 33, township 10, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 2; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest du lot 1 dudit plan 20654 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 1; DE LÀ, vers le sud, à travers la déviation du chemin MacDonald jusqu'à la limite nord du lot 3, plan 9289 de la partie nord-ouest de la section 33, township 10; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit lot 3 du plan 9289 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 3; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest dudit lot 3 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 3; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 2 dudit plan 9289 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 2; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 1 dudit plan 9289 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 1; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest du lot 5 dudit plan 9289 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 5; DE LÀ, vers l'ouest, à travers le chemin Livingstone, connu également comme la 232e rue, jusqu'à l'angle nord-est du lot 2, plan 6515 de la partie nord-est de la section 32, township 10; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest dudit chemin Livingstone jusqu'à l'angle le plus au sud du lot 10, plan 25456 de la partie nord-est de la section 32, township 10; DE LÀ, vers l'ouest, à travers l'autoroute Fraser, comme l'indique le droit de passage, plan 4873, jusqu'à l'angle nord-est du lot 3, plan 6330 de la partie nord-est de la section 32, township 10; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est dudit lot 3 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 3; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 3 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 3; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite nord du lot 24, plan 2219 de la partie sud-est de la section 32, township 10, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 24; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot 23 dudit plan 2219 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 23; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest dudit lot 23 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 23; DE LÀ, vers l'ouest, à travers le vieux chemin Yale jusqu'à l'angle nord-ouest du reste du lot 15, plan 2219 de la partie sud-est de la section 32, township 10; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest dudit lot 15 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 15; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 16 dudit plan 2219 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 16; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 17 dudit plan 2219 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 17; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 18 dudit plan 2219 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 18; DE LÀ, vers l'ouest, 469.2 pieds le long de la limite sud du lot 19 dudit plan 2219; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest du lot 3, plan 2219 de la partie sud-est de la section 32, township 10, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 3; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest du lot 2 dudit plan 2219 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 2; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest du lot 1 dudit plan 2219

along the westerly boundary of said Lot 15 to the southwest corner of said Lot 15; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 16 of said Plan 2219 to the southwest corner of said Lot 16; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 17 of said Plan 2219 to the southwest corner of said Lot 17; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 18 of said Plan 2219 to the southwest corner of said Lot 18; THENCE, westerly along the southerly boundary of the south 469.2 feet of Lot 19 of said Plan 2219; THENCE, southerly along the westerly boundary of Lot 3, Plan 2219 of the southeast quarter Section 32, Township 10 to the southwest corner of said Lot 3; THENCE, southerly along the westerly boundary of Lot 2 of said Plan 2219 to the southwest corner of said Lot 2; THENCE, southerly along the westerly boundary of Lot 1 of said Plan 2219 to the southwest corner of said Lot 1; THENCE, southwesterly across 228th Street to the southeast corner of the remainder of the east 50 acres of the southwest quarter Section 32, Township 10; THENCE, westerly along the southerly boundary of the remainder of the east 50 acres of the southwest quarter Section 32 to a point due north of the northwest corner of Lot 5, Plan 31544 of the northwest quarter Section 29, Township 10; THENCE, southerly across Bradshaw Road to the northwest corner of said Lot 5 of Plan 31544; THENCE, southerly along the westerly boundary of said Lot 5 to the southwest corner of said Lot 5; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 11, Plan 41659 of the northwest quarter Section 29, Township 10 to the northwest corner of said Lot 11; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 10 of said Plan 41659; THENCE, southerly along the westerly boundary of said Lot 10 to the northeast corner of Lot 9 of said Plan 41659; THENCE, northwesterly and southwesterly along the southerly boundary of Lot 4, Plan 31064 of the northwest quarter Section 29, Township 10 to the northwest corner of Lot 8 Plan 41659 of the northwest quarter Section 29, Township 10; THENCE, southerly along the westerly boundary of Lot 8 to the southwest corner of said Lot 8; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 7, Plan 35678 of the northwest quarter Section 29, Township 10 to the southwest corner of said Lot 7; THENCE, southwesterly across 224th Street to the northeast corner of Parcel "B" Explanatory Plan 40224 of Lot 3, Plan 5940 of the northeast quarter Section 30, Township 10; THENCE, westerly along the northerly boundary of said Parcel "B" to the northwest corner of said Parcel "B"; THENCE, southerly along the westerly boundary of said Parcel "B" to the southwest corner of said Parcel "B"; THENCE, easterly along the southerly boundary of said Parcel "B" to the southeast corner of said Parcel "B"; THENCE, southerly along the easterly boundary of the remainder of Lot 3, Plan 5940 of the northeast quarter Section 30, Township 10 to the southeast corner of said remainder of Lot 3; THENCE, southerly across 37A Avenue to the northeast corner of Lot 4, Plan 35841 of the northeast quarter Section 30, Township 10; THENCE, westerly along the northerly boundary of said Lot 4 to the northwest corner of said Lot 4; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 5 of said Plan 35841 to the northwest corner of said Lot 5; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot 12, Plan 45827 of the northeast quarter Section 30, Township 10 to the southeast corner of said Lot 12; THENCE, westerly along the northerly boundary of the south half of the south half of the south half of the

jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 1; DE LÀ, vers le sud-ouest, à travers la 228e rue jusqu'à l'angle sud-est du reste des 50 acres situés dans l'est de la partie sud-ouest de la section 32, township 10; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du reste des 50 acres situés dans la partie sud-ouest de la section 32 jusqu'à un point directement au nord de l'angle nord-ouest du lot 5, plan 31544 de la partie nord-ouest de la section 29, township 10; DE LÀ, vers le sud, à travers le chemin Bradshaw jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 5 du plan 31544; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest dudit lot 5 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 5; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot 11, plan 41659 de la partie nord-ouest de la section 29, township 10, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 11; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot 10 dudit plan 41659; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest dudit lot 10 jusqu'à l'angle nord-est du lot 9 dudit plan 41659; DE LÀ, vers le nord-ouest et le sud-ouest, le long de la limite sud du lot 4, plan 31064 de la partie nord-ouest de la section 29, township 10, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 8, plan 41659 de la partie nord-ouest de la section 29, township 10; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest du lot 8 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 8; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 7, plan 35678 de la partie nord-ouest de la section 29, township 10, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 7; DE LÀ, vers le sud-ouest, à travers la 224e rue jusqu'à l'angle nord-est de la parcelle «B«, plan explicatif 40224 du lot 3, plan 5940 de la partie nord-est de la section 30, township 10; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord de ladite parcelle «B» jusqu'à l'angle nord-ouest de ladite parcelle «B»; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest de ladite parcelle «B» jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite parcelle «B»; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite sud de ladite parcelle «B» jusqu'à l'angle sud-est de ladite parcelle «B«; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du reste du lot 3, plan 5940 de la partie nord-est de la section 30, township 10, jusqu'à l'angle sud-est dudit reste du lot 3; DE LÀ, vers le sud à travers l'avenue 37A jusqu'à l'angle nord-est du lot 4, plan 35841 de la partie nord-est de la section 30, township 10; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit lot 4 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 4; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot 5 dudit plan 35841 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 5; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est dudit lot 12, plan 45827 de la partie nord-est de la section 30, township 10, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 12; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord de la moitié sud de la moitié sud de la moitié sud de la partie nord-est de la section 30, township 10, jusqu'à l'angle nord-ouest de ladite moitié sud de la moitié sud de la moitié sud de la partie nord-est de la section 30; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du lot 2, plan 11429 de la partie nord-ouest de la section 30, township 10, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 2; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 2 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 2; DE LÀ, vers l'ouest, à travers la limite municipale de Johnston jusqu'à l'angle sud-est de la moitié sud du lot 1, plan 9512 de la partie nord-est de la section 25, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 1 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 1; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 1 jusqu'à l'angle sud-est du lot 9, plan 40017 de la partie nord-est de la section 25, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 9 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 9; DE LÀ, vers l'ouest, le

northeast quarter of Section 30, Township 10 to the northwest corner of said south half of the south half of the south half of the northeast quarter Section 30; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot 2, Plan 11429 of the northwest quarter Section 30, Township 10 to the southeast corner of said Lot 2; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner of said Lot 2; THENCE, westerly across Johnston Townline to the southeast corner of the south half of Lot 1, Plan 9512 of the northeast quarter Section 25, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner of said Lot 1; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the southeast corner of Lot 9, Plan 40017 of the northeast quarter Section 25, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 9 to the southwest corner of said Lot 9; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 8 of said Plan 40017 to the southwest corner of said Lot 8; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 7 of said Plan 40017 to the southwest corner of said Lot 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 6 of said Plan 40017 to the southwest corner of said Lot 6; THENCE, westerly across 212th Street to the southeast corner of Lot 6, Plan 28583 of the northwest quarter Section 25, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 6 to the southwest corner of said Lot 6; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 7, of said Plan 28583 to the southwest corner of said Lot 7; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 7 to the northeast corner of Lot 10, Plan 39137 of the northwest quarter Section 25, Township 7; THENCE, westerly along the northerly boundary of said Lot 10 to the northwest corner of said Lot 10; THENCE, southerly along the westerly boundary of said Lot 10 to the southeast corner of Lot 9 of said Plan 39137; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 9 to the southwest corner of said Lot 9; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 9 to the southeast corner of Lot 16, Plan 43623 of the northwest quarter Section 25, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 16 to the southwest corner of said Lot 16; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 16 to a corner at the intersection of the westerly boundary of said Lot 16 and the southerly boundary of Lot "A" Plan 16576 of the northwest quarter Section 25, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot "A" to the southwest corner of said Lot "A"; THENCE, west across Berry Street also known as 208th Street to the west boundary of said Berry Street; THENCE, northerly along the westerly boundary of Berry Street to the southeast corner of Lot 272, Plan 44124 of the northeast quarter of Section 26, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 272 to the southwest corner of said Lot 272; THENCE, southerly along the easterly boundary of Lot 187, Plan 41733 of the northeast quarter Section 26, Township 7 to the southeast corner of said Lot 187; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 187 to the southwest corner of said Lot 187; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 187 to the northwest corner of said Lot 187; THENCE, westerly across a road as shown on Plan 41733 to the northeast corner of Lot 176 of said Plan 41733; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 175 of said Plan 41733 to the southwest long de la limite sud du lot 8 dudit plan 40017 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 8; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 7 dudit plan 40017 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 7; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud du lot 6 dudit plan 40017 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 6; DE LÀ, vers l'ouest, à travers la 212e rue jusqu'à l'angle sud-est du lot 6, plan 28583 de la partie nord-ouest de la section 25, township 7; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud dudit lot 6 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 6; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 7 dudit plan 28583 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 7; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 7 jusqu'à l'angle nord-est du lot 10, plan 39137 de la partie nord-ouest de la section 25, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit lot 10 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 10; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest dudit lot 10 jusqu'à l'angle sud-est du lot 9 dudit plan 39137; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 9 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 9; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest dudit lot 9 jusqu'à l'angle sud-est du lot 16, plan 43623 de la partie nord-ouest de la section 25, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 16 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 16; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 16 jusqu'à l'angle situé à l'intersection de la limite ouest dudit lot 16 et de la limite sud du lot «A», plan 16576 de la partie nord-ouest de la section 25, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot «A» jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot «A»; DE LÀ, vers l'ouest, à travers la rue Berry, également connue comme la 208e rue, jusqu'à la limite ouest de ladite rue Berry; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest de la rue Berry jusqu'à l'angle sud-est du lot 272, plan 44124 de la partie nord-est de la section 26, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 272 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 272; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est du lot 187, plan 41733 de la partie nord-est de la section 26, township 7, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 187; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 187 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 187; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 187 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 187; DE LÀ, vers l'ouest à travers une route indiquée sur le plan 41733 jusqu'à l'angle nord-est du lot 176 dudit plan 41733; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 175 dudit plan 41733 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 175; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du lot 33, plan 21274 de la partie nord-est de la section 26, township 7, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 33; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit lot 33 vers l'angle nord-ouest dudit lot 33; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 146, plan 41724 de la partie nord-est de la section 26, township 7, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 146; DE LÀ, vers le nord-ouest, à travers la 207e rue jusqu'à l'angle sud-est du lot 78, plan 40682 de la partie nord-est de la section 26, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 78 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 78; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 77 dudit plan 40682 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 77; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 76, plan 40682, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 76; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 75 dudit plan 40682 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 75; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 74 dudit plan 40682 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit

corner of said Lot 175; THENCE, northerly along the easterly boundary of Lot 33, Plan 21274 of the northeast quarter Section 26, Township 7 to the northeast corner of said Lot 33; THENCE, westerly along the northerly boundary of said Lot 33 to the northwest corner of said Lot 33; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 146, Plan 41724 of the northeast quarter Section 26, Township 7 to the northwest corner of said Lot 146; THENCE, northwesterly across 207th Street to the southeast corner of Lot 78, Plan 40682 of the northeast quarter Section 26, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 78 to the southwest corner of said Lot 78; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 77 of said Plan 40682 to the southwest corner of said Lot 77; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 76, Plan 40682 to the southwest corner of said Lot 76; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 75 of said Plan 40682 to the southwest corner of said Lot 75; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 74 of said Plan 40682 to the southwest corner of said Lot 74; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 74 to the southeast corner of Lot 73, of said Plan 40682; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 73 to the southwest corner of said Lot 73; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 73 to the northwest corner of said Lot 73; THENCE, northwesterly across the road as shown on Plan 40682 to the southeast corner of Lot 59 of said Plan 40682; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 59 to the southwest corner of said Lot 59; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 59 to the northeast corner of Lot 308, Plan 46336 of the northeast quarter Section 26, Township 7; THENCE, westerly along the northerly boundary of said Lot 308 to the northwest corner of said Lot 308; THENCE, northerly along the westerly boundary of the remainder of Lot 47, Plan 37289 of the northeast quarter Section 26, Township 7, to the northwest corner of the remainder of Lot 47; THENCE, westerly across 205A Street to the southeast corner of the remainder of Lot 39, Plan 36031 of the northeast quarter Section 26, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said remainder of Lot 39 to the southwest corner of the remainder of said Lot 39; THENCE, northerly along the westerly boundary of said remainder of Lot 39 to the southeast corner of the remainder of Lot 3, Plan 9633 of the northeast quarter Section 26, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of the remainder of Lot 3 to the southwest corner of said remainder of Lot 3; THENCE, west across a road as shown on Plan 40806; THENCE, northerly along the westerly boundary of said road to the southeast corner of Lot 98 of Plan 40806 of the northeast quarter Section 26, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 98 to the southwest corner of said Lot 98; THENCE, northerly along the easterly boundary of Parcel "F", Plan 12741 of the northeast quarter Section 26, Township 7, to the northeast corner of said Lot "F"; THENCE, westerly along the northerly boundary of said Lot "F" to the northwest corner of said Lot "F"; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 288, Plan 45318 of the northeast quarter Section 26, Township 7 to the northwest corner of said Lot 288; THENCE, northwesterly across Bradshaw Avenue to the southeast corner of Lot 98, Plan 40552 of the southwest quarter Section 35, Township 7; lot 74; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest dudit lot 74 jusqu'à l'angle sud-est du lot 73 dudit plan 40682; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 73 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 73; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 73 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 73; DE LÀ, vers le nord-ouest, à travers la route indiquée sur le plan 40682 jusqu'à l'angle sud-est du lot 59 dudit plan 40682; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 59 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 59; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 59 jusqu'à l'angle nord-est du lot 308, plan 46336 de la partie nord-est de la section 26, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit lot 308 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 308; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du reste du lot 47, plan 37289 de la partie nord-est de la section 26, township 7, jusqu'à l'angle nord-ouest du reste du lot 47; DE LÀ, vers l'ouest à travers la rue 205A jusqu'à l'angle sud-est du reste du lot 39, plan 36031 de la partie nord-est de la section 26, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit reste du lot 39 jusqu'à l'angle sud-ouest du reste dudit lot 39; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit reste du lot 39 jusqu'à l'angle sud-est dudit reste du lot 3, plan 9633 de la partie nord-est de la section 26, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du reste du lot 3 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit reste du lot 3; DE LÀ, vers l'ouest, à travers une route indiquée sur le plan 40806; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest de ladite route jusqu'à l'angle sud-est du lot 98 du plan 40806 de la partie nord-est de la section 26, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 98 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 98; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est de la parcelle «F», plan 12741 de la partie nord-est de la section 26, township 7, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot «F»; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit lot «F» jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot «F»; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot 288, plan 45318 de la partie nord-est de la section 26, township 7, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 288; DE LÀ, vers le nord-ouest, à travers l'avenue Bradshaw jusqu'à l'angle sud-est du lot 98, plan 40552 de la partie sud-ouest de la section 35, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 98 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 98; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 98 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 98; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 100 dudit plan 40552 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 100; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 101 dudit plan 40552 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 101; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 101 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 101; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot 102 dudit plan 40552 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 102; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot 103 dudit plan 40552 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 103; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot 104 dudit plan 40552 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 104; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot 105 dudit plan 40552 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 105; DE LÀ, vers le nord, à travers l'avenue 40A jusqu'à l'angle sud-est du lot 107 dudit plan 40552; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est dudit lot 107 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 107; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit lot 107 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 107; DE LÀ, vers l'ouest, le

THENCE, westerly along the southerly boundary of said lot 98 to the southwest corner of said Lot 98; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 98 to the northwest corner of said Lot 98; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 100 of said Plan 40552 to the southwest corner of Lot 100; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 101 of said Plan 40552 to the southwest corner of said Lot 101; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 101 to the northwest corner of said Lot 101; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 102 of said Plan 40552 to the northwest corner of said Lot 102; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 103 of said Plan 40552 to the northwest corner of said Lot 103; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 104 of said Plan 40552 to the northwest corner of said Lot 104; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 105 of said Plan 40552 to the northwest corner of said Lot 105; THENCE, northerly across 40A Avenue to the southeast corner of Lot 107 of said Plan 40552; THENCE, northerly along the easterly boundary of said Lot 107 to the northeast corner of said Lot 107; THENCE, westerly along the northerly boundary of said Lot 107 to the northwest corner of said Lot 107; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 307, Plan 43912 of the southwest quarter Section 35, Township 7 to the southwest corner of said Lot 307; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 307 to the northwest corner of said Lot 307; THENCE, northwesterly across 41 Avenue to the southwest corner of Lot 82, Plan 39430 of the southwest quarter Section 35, Township 7; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 82 to the northwest corner of said Lot 82; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 335, Plan 44530 of the southwest quarter Section 35, Township 7 to the northwest corner of said Lot 335; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 342 of Plan 44618 of the southwest quarter Section 35, Township 7 to the northwest corner of said Lot 342; THENCE, northerly across 41A Avenue to the southeast corner of Lot 339 of said Plan 44618; THENCE, westerly along the northerly boundary of said 41A Avenue to the southwest corner of Lot 338 of said Plan 44618; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 338 to the northwest corner of said Lot 338; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 367 Plan 45438 of the southwest quarter Section 35, Township 7 to the southwesterly corner of said Lot 367; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 367 to the northwest corner of said Lot 367; THENCE, northwesterly across Hillcrest Avenue also known as 42nd Avenue to the southwest corner of Lot 185, Plan 41537 of the southwest quarter Section 35, Township 7; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 185 to the northwest corner of said Lot 185; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 220, Plan 41424 of the southwest quarter Section 35, Township 7 to the southwest corner of said Lot 220; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 219 of said Plan 41424 to the southwest corner of said Lot 219; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 219 to the northwest corner of said Lot 219; THENCE, northerly across the road as shown on Plan 41424 to the southeast corner of Lot 212 of said Plan 41424; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 212 to the southwest corner of said Lot 212; THENCE, westerly long de la limite sud du lot 307, plan 43912 de la partie sud-ouest de la section 35, township 7, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 307; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 307 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 307; DE LÀ, vers le nord-ouest, à travers la 41e avenue jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 82, plan 39430 de la partie sud-ouest de la section 35, township 7; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 82 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 82; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot 335, plan 44530 de la partie sud-ouest de la section 35, township 7, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 335; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 342 du plan 44618 de la partie sud-ouest de la section 35, township 7, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 342; DE LÀ, vers le nord, à travers l'avenue 41A jusqu'à l'angle sud-est du lot 339 dudit plan 44618; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord de ladite avenue 41A jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 338 dudit plan 44618; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 338 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 338; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 367, plan 45438 de la partie sud-ouest de la section 35, township 7, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 367; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 367 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 367; DE LÀ, vers le nord-ouest, à travers l'avenue Hillcrest, connue également comme la 42e avenue, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 185, plan 41537 de la partie sud-ouest de la section 35, township 7; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 185 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 185; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 220, plan 41424 de la partie sud-ouest de la section 35, township 7, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 220; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 219 dudit plan 41424 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 219; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 219 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 219; DE LÀ, vers le nord, à travers la route indiquée sur le plan 41424 jusqu'à l'angle sud-est du lot 212 dudit plan 41424; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 212 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 212; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 213 dudit plan 41424 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 213; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 213 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 213; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 205 dudit plan 41424 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 205; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 204 dudit plan 41424 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 204; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 204 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 204; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot 203 dudit plan 41424 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 203; DE LÀ, vers le nord, à travers la 43e avenue jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 295, plan 43647 de la partie sud-ouest de la section 35, township 7; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 295 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 295; DE LÀ, vers l'ouest, à travers une route jusqu'à l'angle sud-est du lot 226 du plan 41947 de la partie sud-ouest de la section 35, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 226 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 226; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 226 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 226; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 225 dudit plan 41947 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 225; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 416, plan 46995 de la partie sud-ouest de la

along the southerly boundary of Lot 213 of said Plan 41424 to the southwest corner of said Lot 213; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 213 to the northwest corner of said Lot 213; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 205 of said Plan 41424 to the southwest corner of said Lot 205; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 204 of said Plan 41424 to the southwest corner of said Lot 204; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 204 to the northwest corner of said Lot 204; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 203 of said Plan 41424 to the northwest corner of said Lot 203; THENCE, northerly across 43rd Avenue to the southwest corner of Lot 295, Plan 43647 of the southwest quarter Section 35, Township 7; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 295 to the northwest corner of said Lot 295; THENCE, westerly across a road to the southeast corner of Lot 226 of Plan 41947 of the southwest quarter Section 35, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 226 to the southwest corner of said Lot 226; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 226 to the northwest corner of said Lot 226; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 225 of said Plan 41947 to the northwest corner of said Lot 225; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 416, Plan 46995 of the southwest quarter Section 35, Township 7 to the southwest corner of said Lot 416; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 416 to the northwest corner of said Lot 416; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 414 of said Plan 46995 to the northwest corner of said Lot 414; THENCE, northwesterly across Carvolth Street also known as 200th Street to the southeast corner of Lot 176, Plan 42604 of the southeast quarter Section 34, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 176 to the southwest corner of said Lot 176; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 176 to the northwest corner of said Lot 176; THENCE, northwesterly across 44th Avenue to the southwest corner of Lot 5, Plan 14939 of the northeast quarter Section 34, Township 7; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 5 to the northwest corner of said Lot 5; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 6 of the said Plan 14939 to the southwest corner of Lot 18, Plan 24920 of the northeast quarter Section 34, Township 7; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 18 to the northwest corner of said Lot 18; THENCE, northerly across a road to the southeast corner of Lot 155 of Plan 43055 of the northeast quarter Section 34, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 155 to the southwest corner of said Lot 155; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 156 of said Plan 43055 to the southwest corner of said Lot 156; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 156 to the northwest corner of said Lot 156; THENCE, northwesterly along the northeasterly boundary of Lot 261, Plan 45035 of the northeast quarter Section 34, Township 7 to the northeast corner of said Lot 261; THENCE, westerly along the northerly boundary of Lot 261 to the northwest corner of said Lot 261; THENCE, northwesterly along the northeasterly boundary of Lot 260 of said Plan 45035 to the most northerly corner of said Lot 260; THENCE, northerly along the easterly boundary of Lot 259 of said Plan 45035 to the northeast corner of said Lot 259; THENCE, section 35, township 7, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 416; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 416 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 416; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 414 dudit plan 46995 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 414; DE LÀ, vers le nord-ouest, à travers la rue Carvolth, également connue comme la 200e rue, jusqu'à l'angle sud-est du lot 176, plan 42604 de la partie sud-est de la section 34, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 176 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 176; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 176 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 176; DE LÀ, vers le nord-ouest, à travers la 44e avenue jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 5, plan 14939 de la partie nord-est de la section 34, township 7; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 5 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 5; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot 6 dudit plan 14939 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 18, plan 24920 de la partie nord-est de la section 34, township 7; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 18 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 18; DE LÀ, vers le nord, à travers une route jusqu'à l'angle sud-est du lot 155 du plan 43055 de la partie nord-est de la section 34, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 155 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 155; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 156 dudit plan 43055 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 156; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 156 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 156; DE LÀ, vers le nord-ouest, le long de la limite nord-est du lot 261, plan 45035 de la partie nord-est de la section 34, township 7, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 261; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot 261 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 261; DE LÀ, vers le nord-ouest, le long de la limite nord-est du lot 260 dudit plan 45035 jusqu'à l'angle le plus au nord dudit lot 260; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du lot 259 dudit plan 45035 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 259; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du lot 258 dudit plan 45035 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 258; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du lot 257 dudit plan 45035 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 257; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit lot 257 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 257; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 256 dudit plan 45035 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 256; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 255 dudit plan 45035 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 255; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 250, plan 44256 de la partie nord-est de la section 34, township 7, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 250; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du lot 111, plan 37231 de la partie nord-est de la section 34, township 7, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 111; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du lot 112 dudit plan 37231 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 112; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 113 dudit plan 37231 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 113; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 113 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 113; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 389, plan 46982 de la partie nord-est de la section 34, township 7, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 389; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 387 dudit plan 46982 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 387; DE LÀ, vers le nord, à travers la 46e avenue jusqu'à l'angle sud-est du lot 94, plan

northerly along the easterly boundary of Lot 258 of said plan 45035 to the northeast corner of said Lot 258; THENCE, northerly along the easterly boundary of Lot 257 of said Plan 45035 to the northeast corner of said Lot 257; THENCE, westerly along the northerly boundary of said Lot 257 to the northwest corner of said Lot 257; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 256 of said Plan 45035 to the northwest corner of said Lot 256; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 255 of said Plan 45035 to the northwest corner of said Lot 255; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 250, Plan 44256 of the northeast quarter Section 34, Township 7 to the southwest corner of said Lot 250; THENCE, northerly along the easterly boundary of Lot 111, Plan 37231 of the northeast quarter Section 34, Township 7 to the northeast corner of said Lot 111; THENCE, northerly along the easterly boundary of Lot 112 of said Plan 37231 to the northeast corner of said Lot 112; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 113 of said Plan 37231 to the southwest corner of said Lot 113; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 113 to the northwest corner of said Lot 113; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 389, Plan 46982 of the northeast quarter Section 34, Township 7 to the northwest corner of said Lot 389; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 387 of said Plan 46982 to the northwest corner of said Lot 387; THENCE, northerly across 46th Avenue to the southeast corner of Lot 94, Plan 37024 of the northeast quarter Section 34, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 94 to the southwest corner of said Lot 94; THENCE, westerly across 198A Street to the southeast corner of Lot 69, Plan 36080 of the northeast quarter Section 34, Township 7; THENCE, northerly along the westerly boundary of 198A Street to the northeast corner of Lot 71 of said Plan 36080; THENCE, westerly along the northerly boundary of said Lot 71 to the northwest corner of said Lot 71; THENCE, northerly along the easterly boundary of the west 162.46 feet of Lot 14, Plan 1783 of the northeast quarter Section 34, Township 7 to the northeast corner of said west 162.46 feet of Lot 14; THENCE, northwesterly across the road to the southeast corner of Lot 24, Plan 31553 of the northeast quarter Section 34, Township 7; THENCE, westerly along the southerly boundary of said Lot 24 to the southwest corner of said Lot 24; THENCE, westerly along the southerly boundary of Lot 23, Plan 29948 of the northeast quarter Section 34, Township 7 to the southwest corner of said Lot 23; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 23 to the northwest corner of said Lot 23; THENCE, northwesterly across Simonds Avenue also known as 48th Avenue to the southwest corner of Lot 88, Plan 45059 of the southeast quarter Section 3, Township 8; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 88 to the northwest corner of said Lot 88; THENCE, northwesterly across a road to the northeast corner of the south half of Lot 2, Plan 14349 of the southeast quarter Section 3, Township 8; THENCE, westerly along the northerly boundary of said south half of Lot 2 to the northwest corner of said south half of Lot 2; THENCE, northerly along the easterly boundary of Lot 1, Plan 13685 to the northeast corner of said Lot 1; THENCE, northerly across Esperanza Avenue to the southwest corner of the west half of Lot 11, Plan 15726 of the southeast quarter Section 3, Township 8; THENCE, northerly along the westerly 37024 de la partie nord-est de la section 34, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 94 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 94; DE LÀ, vers l'ouest, à travers la rue 198A jusqu'à l'angle sud-est du lot 69, plan 36080 de la partie nord-est de la section 34, township 7; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest de la rue 198A jusqu'à l'angle nord-est du lot 71 dudit plan 36080; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit lot 71 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 71; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du lot 14, à 162.46 pieds à partir de l'ouest, plan 1783 de la partie nord-est de la section 34, township 7, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 14, à 162.46 pieds à partir de l'ouest; DE LÀ, vers le nord-ouest, à travers la route jusqu'à l'angle sud-est du lot 24, plan 31553 de la partie nord-est de la section 34, township 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud dudit lot 24 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 24; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du lot 23, plan 29948 de la partie nord-est de la section 34, township 7, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 23; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 23 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 23; DE LÀ, vers le nord-ouest, à travers l'avenue Simonds, également connue comme la 48e avenue, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 88, plan 45059 de la partie sud-est de la section 3, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 88 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 88; DE LÀ, vers le nord-ouest, à travers une route jusqu'à l'angle nord-est de la moitié sud du lot 2, plan 14349 de la partie sud-est de la section 3, township 8; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord de ladite moitié sud du lot 2 jusqu'à l'angle nord-ouest de ladite moitié sud du lot 2; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du lot 1, plan 13685, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 1; DE LÀ, vers le nord, à travers l'avenue Esperanza jusqu'à l'angle sud-ouest de la moitié ouest du lot 11, plan 15726 de la partie sud-est de la section 3, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest de ladite moitié ouest du lot 11 jusqu'à l'angle nord-est du lot 70, plan 43761 de la partie sud-est de la section 3, township 8; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud du reste du lot 6, plan 15726 de la partie sud-est de la section 3, township 8, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit reste du lot 6; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit reste du lot 6 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit reste du lot 6; DE LÀ, vers le nord, à travers l'avenue Sharp, également connue comme la 49e avenue, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 6, plan 19673 de la partie sud-est de la section 3, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 6 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 6; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 6 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 6; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du lot 8 dudit plan 19673 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 8; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du reste du lot 7, plan 19673, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit reste du lot 7; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord de la parcelle «A», plan explicatif 36602 du lot 7, plan 19673 de la partie sud-est de la section 3, township 8, jusqu'à l'angle nord-ouest de ladite parcelle «A»; DE LÀ, vers le nord, à travers le chemin Grade jusqu'à l'angle sud-ouest du lot C, plan 18019 de la partie sud-est de la section 3, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot C jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot C; DE LÀ, vers le nord, à travers la rivière Nicomekl jusqu'à la limite sud du

boundary of said west half of Lot 11 to the northeast corner of Lot 70, Plan 43761 of the southeast quarter Section 3, Township 8; THENCE, westerly along the southerly boundary of the remainder of Lot 6, Plan 15726 of the southeast quarter Section 3, Township 8 to the southwest corner of said remainder of Lot 6; THENCE, northerly along the westerly boundary of said remainder of Lot 6 to the northwest corner of said remainder of Lot 6; THENCE, northerly across Sharp Avenue also known as 49th Avenue to the southwest corner of Lot 6, Plan 19673 of the southeast quarter Section 3, Township 8; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 6 to the northwest corner of said Lot 6; THENCE, easterly along the northerly boundary of said Lot 6 to the northeast corner of said Lot 6; THENCE, northerly along the westerly boundary of Lot 8, of said Plan 19673 to the northwest corner of said Lot 8; THENCE, westerly along the northerly boundary of the remainder of Lot 7, Plan 19673 to the northwest corner of said remainder of Lot 7; THENCE, westerly along the northerly boundary of Parcel "A" Explanatory Plan 36602 of Lot 7, Plan 19673 of the southeast quarter Section 3, Township 8 to the northwest corner of said Parcel "A"; THENCE, northerly across Grade Road to the southwest corner of Lot C, Plan 18019 of the southeast quarter of Section 3, Township 8; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot C to the northwest corner of said Lot C; THENCE, northerly across the Nicomekl River to the southerly boundary of the remainder of Parcel "A" Reference Plan 14867 of the northeast and southeast quarters of Section 3, Township 8; THENCE, westerly along the said southerly boundary of Parcel "A" to the southwest corner of said Parcel "A"; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Parcel "A" to the northwest corner of said Parcel "A"; THENCE, northerly across the right-of-way of the B.C. Hydro and Power Authority as shown on Plan 22161 to the southwest corner of Lot 60, Plan 25812 of the northeast quarter of Section 3, Township 8; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 60 to the northwest corner of said Lot 60; THENCE, easterly along the northerly boundary of said Lot 60 to the southwest corner of the remainder of Lot 7, Plan 9565 of the northeast quarter Section 3, Township 8; THENCE, northerly along the westerly boundary of the remainder of Lot 7 of said Plan 9565 to the northwest corner of said remainder of Lot 7; THENCE, across a road to the southwest corner of Lot 112, Plan 38427 of the northeast quarter Section 3, Township 8; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 112 to the northwest corner of said Lot 112; THENCE, northerly across Phillips Avenue also known as 55th Avenue to the southwest corner of Lot 71, Plan 29479 of the northeast quarter Section 3, Township 8; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 71 to the northwest corner of said Lot 71; THENCE, northerly across the lane to the southwest corner of Lot 1, Plan 9565 of the northeast quarter Section 3, Township 8; THENCE, northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner of said Lot 1; THENCE, northerly across Roberts Avenue to the point of commencement and as shown on Department of Transport Plan No. B.C. 1065 A, B, dated June 5, 1975.

reste de la parcelle «A«, plan de référence 14867 des parties nord-est et sud-est de la section 3, township 8; DE LÀ, vers l'ouest, le long de ladite limite sud de la parcelle «A» jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite parcelle «A»; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest de ladite parcelle «A» jusqu'à l'angle nord-ouest de ladite parcelle «A»; DE LÀ, vers le nord, à travers le droit de passage de la B.C. Hydro and Power Authority, comme l'indique le plan 22161, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 60, plan 25812 de la partie nord-est de la section 3, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 60 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 60; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite nord dudit lot 60 jusqu'à l'angle sud-ouest du reste du lot 7, plan 9565 de la partie nord-est de la section 3, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest du reste du lot 7 dudit plan 9565 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit reste du lot 7; DE LÀ, à travers une route jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 112, plan 38427 de la partie nord-est de la section 3, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 112 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 112; DE LÀ, vers le nord, à travers l'avenue Phillips, également connue comme la 55e avenue, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 71, plan 29479 de la partie nord-est de la section 3, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 71 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 71; DE LÀ, vers le nord, à travers le passage jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 1, plan 9565 de la partie nord-est de la section 3, township 8; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest dudit lot 1 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 1; DE LÀ, vers le nord, à travers l'avenue Roberts jusqu'au point de départ et selon l'indication en jaune contenue dans le plan ci-joint apparaissant sur le plan nº B.C. 1065 A, B du ministère des Transports, daté du 5 juin 1975.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strip associated with runway designated as 01-19 and more particularly described as follows:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 01 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to twenty (20) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip three hundred and twenty-five (325) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and distant six thousand and five hundred (6,500) feet measured horizontally from the end of the strip the outer ends of the imaginary horizontal line being seven hundred and fifty (750) feet from the projected centre line, and

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 19 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to twenty (20) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip three hundred and twenty-five (325) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and distant six thousand and five hundred (6,500) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being seven hundred and fifty (750) feet from the projected centre line,

which approach surfaces are shown on Department of Transport Plan No. B.C. 1065 A, B, dated June 5, 1975.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the assigned elevation of the airport reference point, and

(*b*) when the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located at thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Transport Plan No. B.C. 1065 A, B, dated June 5, 1975.

PART V

Description of the Strip

The strip associated with runway 01-19 is two hundred (200) feet in width, one hundred (100) feet being on each side of the centre line of the runway, and two thousand and one hundred (2,100) feet in length, which strip is shown on Department of Transport Plan No. B.C. 1065 A, B, dated June 5, 1975.

PARTIE III

Surfaces d'approche

Une surface attenante à chacune des extrémités de la bande correspondant à la piste 01-19 et pouvant être plus précisément décrite ainsi:

a) une surface attenante à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 01, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical et vingt (20) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la bande, à trois cent vingt-cinq (325) pieds au-dessus du niveau de l'extrémité de la bande et à six mille cinq cents (6,500) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à sept cent cinquante (750) pieds du prolongement de l'axe, et

b) une surface attenante à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 19, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical et de vingt (20) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire perpendiculaire au prolongement de l'axe de la bande, à trois cent vingt-cinq (325) pieds au-dessus du niveau de l'extrémité de la bande et à six mille cinq cents (6,500) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à sept cent cinquante (750) pieds du prolongement de l'axe,

ces surfaces d'approche apparaissant sur le plan nº B.C. 1065 A, B du ministère des Transports, daté du 5 juin 1975.

PARTIE IV

Surface extérieure

Une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de la hauteur fixée du point de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

cette surface extérieure apparaissant sur le plan nº B.C. 1065 A, B du ministère des Transports, daté du 5 juin 1975.

PARTIE V

Bande

La bande correspondant à la piste 01-19 est de deux cent (200) pieds de largeur, soit cent (100) pieds de chaque côté de l'axe de la piste et de deux mille cent (2,100) pieds de longueur; cette bande est indiquée sur le plan nº B.C. 1065 A, B du ministère des Transports, daté du 5 juin 1975.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of the strip, extending upward and outward from the lateral limits of the strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface, which transitional surface is shown on Department of Transport Plan No. B.C. 1065 A, B, dated June 5, 1975.

PARTIE VI

Surfaces de transition

Chacune des surfaces de transition est une surface d'un plan incliné qui s'élève à raison de un (1) pied dans le sens vertical pour sept (7) pieds dans le sens horizontal perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de la bande, et qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales de la bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure; cette surface de transition est indiquée sur le plan nº B.C. 1065 A, B du ministère des Transports, daté du 5 juin 1975.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 92

AERONAUTICS ACT

Lethbridge Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT LETHBRIDGE AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Lethbridge Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Lethbridge Airport, Lethbridge, in the Province of Alberta; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane centering on and located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, 1,200 feet in width, including the runway, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 3,002 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

General

5. (1) No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or

CHAPITRE 92

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Lethbridge

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE LETHBRIDGE

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Lethbridge*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Lethbridge, dans la province d'Alberta; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, de 1,200 pieds de largeur, piste comprise, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire centré sur le point de repère de l'aéroport et situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée de ce point de repère. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 3,002 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, définis plus en détail à la partie II de l'annexe.

Dispositions générales

5. (1) Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant,

object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows:

COMMENCING at the Northwest corner of Section Thirty-one (31), Township Seven (7), Range Twenty-one (21), West of the Fourth (4th) Meridian; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of the said section to the Southerly boundary of Legal Subdivision Thirteen (13); THENCE, Easterly along the Southerly boundaries of Legal Subdivisions Thirteen (13) and Fourteen (14) of the said Section Thirty-one (31) to the Southeast corner of the said Legal Subdivision Fourteen (14); THENCE, Southerly along the Easterly boundaries of Legal Subdivisions Eleven (11) and Six (6) of the said Section Thirty-one (31) to the Southerly boundary of the said Legal Subdivision Six (6); THENCE, Easterly along the Southerly boundaries of Legal Subdivisions Seven (7) and Eight (8), Section Thirty-one (31) and production thereof to the Westerly boundary of Section Thirty-two (32); THENCE, Southerly along the Westerly boundary of the said Section Thirty-two (32) to the Southwest corner thereof; THENCE, Easterly along the Southerly boundaries of Sections Thirty-two (32) and Thirty-three (33) to the Easterly boundary of the said Section Thirty-three (33); THENCE, Northerly along the Easterly boundary of Section Thirty-three (33) to a point being the intersection of the said Easterly boundary of the said Section Thirty-three (33) and the Westerly production of the Southerly boundary of Legal Subdivision Five (5), Section Thirty-four (34); THENCE, Easterly along the said Westerly production of the Southerly boundary of Legal Subdivision Five (5), Section Thirty-four (34) and continuing Easterly along the Southerly boundaries of Legal Subdivisions Five (5), Six (6), Seven (7) and Eight (8) and production thereof to the Westerly boundary of Section Thirty-five (35); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of the said Section Thirty-five (35) to the Southerly boundary of Legal Subdivision Twelve (12) of the said Section Thirty-five (35); THENCE, Easterly along the said Southerly boundary of Legal Subdivision Twelve (12) to the Southeast corner thereof; THENCE, Northerly along the Easterly boundaries of Legal Subdivisions Twelve (12) and Thirteen (13), Section Thirty-five (35), Township Seven (7), Range Twenty-one (21), West of the Fourth (4th) Meridian and continuing Northerly along the Easterly boundaries of Legal Subdivisions Four (4) and Five (5), Section Two (2), Township Eight (8), Range Twenty-one (21), West of the Fourth (4th) Meridian, to the Southerly boundary of the Northwest Quarter of the said Section Two (2); THENCE, Easterly along the said Southerly boundary of the Northwest Quarter of Section Two (2) to the Southeast corner thereof; THENCE, Northerly along Easterly boundaries of the said Northwest Quarter of Section Two (2), the West Half of Section Eleven (11), and Southwest Quarter of Section Fourteen (14) to the Northeast corner of the said Southwest Quarter of Section Fourteen (14); THENCE, Westerly along the Northerly boundary of the said Southwest Quarter of Section Fourteen (14) and production

dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur, à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir,

a) une surface horizontale, dont les limites extérieures peuvent être définies de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'angle nord-ouest de la section trente et un (31), township sept (7), rang vingt et un (21), à l'ouest du quatrième (4e) méridien; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest de ladite section, jusqu'à la limite sud de la subdivision légale treize (13); DE LÀ, vers l'est, le long de la limite sud des subdivisions légales treize (13) et quatorze (14) de ladite section trente et un (31), jusqu'à l'angle sud-est de ladite subdivision légale quatorze (14); DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est des subdivisions légales onze (11) et six (6) de ladite section trente et un (31), jusqu'à la limite sud de ladite subdivision légale six (6); DE LÀ, vers l'est, le long de la limite sud des subdivisions légales sept (7) et huit (8), section trente et un (31), et du prolongement de cette limite, jusqu'à la limite ouest de la section trente-deux (32); DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest de ladite section trente-deux (32), jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite section; DE LÀ, vers l'est, le long de la limite sud des sections trente-deux (32) et trente-trois (33), jusqu'à la limite est de ladite section trente-trois (33); DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est de la section trente-trois (33), jusqu'à l'intersection de ladite limite est de ladite section trente-trois (33) avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud de la subdivision légale cinq (5), section trente-quatre (34); DE LÀ, vers l'est, le long dudit prolongement vers l'ouest de la limite sud de la subdivision légale cinq (5), section trente-quatre (34), et continuant vers l'est le long de la limite sud des subdivisions légales cinq (5), six (6), sept (7) et huit (8), et du prolongement de cette limite, jusqu'à la limite ouest de la section trente-cinq (35); DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest de ladite section trente-cinq (35), jusqu'à la limite sud de la subdivision légale douze (12) de ladite section trente-cinq (35); DE LÀ, vers l'est, le long de ladite limite sud de la subdivision légale douze (12), jusqu'à l'angle sud-est de ladite subdivision; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est des subdivisions légales douze (12) et treize (13), section trente-cinq (35), township sept (7), rang vingt et un (21), à l'ouest du quatrième (4e) méridien, et continuant vers le nord le long de la limite est des subdivisions légales quatre (4) et cinq (5), section deux (2), township huit (8), rang vingt et un (21), à l'ouest du quatrième (4e) méridien, jusqu'à la limite sud du quartier nord-ouest de ladite section deux (2); DE LÀ, vers l'est, le long de ladite limite sud du quartier nord-ouest de la section deux (2), jusqu'à l'angle sud-est dudit quartier; de là, vers le nord, le long de la limite est dudit quartier nord-ouest de la section deux (2), de la moitié ouest de la section onze (11), et du quartier sud-ouest de la section quatorze (14), jusqu'à l'angle nord-est dudit quartier sud-ouest de la section quatorze (14); DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit quartier sud-ouest de la section quatorze (14), et du prolongement de cette limite, jusqu'à l'angle sud-est du quartier nord-est de la section quinze (15); DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est dudit quartier nord-est de la section quinze (15), jusqu'à l'angle

thereof to the Southeast corner of the Northeast Quarter of Section Fifteen (15); THENCE, Northerly along the Easterly boundary of the said Northeast Quarter of Section Fifteen (15) to the Northeast corner thereof; THENCE, Westerly along the Northerly boundary of the said Northeast Quarter of Section Fifteen (15) to the Northwest corner thereof; THENCE, Northerly along the Easterly boundary of the Southwest Quarter of Section Twenty-two (22) to the Northeast corner thereof; THENCE, Westerly along the Northerly boundary of the said Southwest Quarter of Section Twenty-two (22) and production thereof to the Southeast corner of Legal Subdivision Nine (9), Section Twenty-one (21); THENCE, Northerly along the Easterly boundary of the said Legal Subdivision Nine (9), Section Twenty-one (21) to the Northeast corner thereof; THENCE, Westerly along the Northerly boundaries of Legal Subdivisions Nine (9), Ten (10), Eleven (11) and Twelve (12) of Sections Twenty-one (21) and Twenty (20) respectively and production thereof to the Easterly boundary of Section Nineteen (19); THENCE, Southerly along Easterly boundary of Section Nineteen (19) to the Northeast corner of the Southeast Quarter of the said Section Nineteen (19); THENCE, Westerly along the Northerly boundary of the said Southeast Quarter of Section Nineteen (19) to the Northwest corner thereof; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of the said Southeast Quarter of Section Nineteen (19) to the Southwest corner thereof; THENCE, Westerly along the Northerly boundary of Section Eighteen (18) and production thereof to the Northeast corner of Section Thirteen (13), Township Eight (8), Range Twenty-two (22), West of the Fourth (4th) Meridian; THENCE, Southerly along the Easterly boundary of the said Section Thirteen (13) to the Northeast corner of Legal Subdivision One (1) of the said Section Thirteen (13); THENCE, Westerly along the Northerly boundary of the said Legal Subdivision One (1) to the Northwest corner thereof; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision One (1) of Section Thirteen (13) and production thereof and continuing Southerly along the Westerly boundaries of Legal Subdivisions Sixteen (16), Nine (9), Eight (8) and One (1) of Section Twelve (12) and production thereof and Legal Subdivision Sixteen (16) of Section One (1) to the Southwest corner of the said Legal Subdivision Sixteen (16) Section One (1); THENCE, Westerly along the Northerly boundary of Legal Subdivision Ten (10) Section One (1) to the Northwest corner thereof; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of the East Half of the said Section one (1) and production thereof to the Northerly boundary of Section Thirty-six (36), Township Seven (7), Range Twenty-two (22), West of the Fourth (4th) Meridian; THENCE, Easterly along the said Northerly boundary of Section Thirty-six (36) and production thereof to the point of commencement,

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 05-23 and the strip designated as 12-30 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are Six Hundred (600) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and Two Thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being Two Hundred (200) feet above the elevations at the strip

nord-est dudit quartier; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit quartier nord-est de la section quinze (15), jusqu'à l'angle nord-ouest dudit quartier; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est du quartier sud-ouest de la section vingt-deux (22), jusqu'à l'angle nord-est dudit quartier; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit quartier sud-ouest de la section vingt-deux (22), et du prolongement de cette limite, jusqu'à l'angle sud-est de la subdivision légale neuf (9), section vingt et un (21); DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est de ladite subdivision légale neuf (9), section vingt et un (21), jusqu'à l'angle nord-est de ladite subdivision; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord des subdivisions légales neuf (9), dix (10), onze (11) et douze (12) des sections vingt et un (21) et vingt (20) respectivement, et du prolongement de cette limite, jusqu'à la limite est de la section dix-neuf (19); DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est de la section dix-neuf (19), jusqu'à l'angle nord-est du quartier sud-est de ladite section dix-neuf (19); DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord dudit quartier sud-est de la section dix-neuf (19), jusqu'à l'angle nord-ouest dudit quartier; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest dudit quartier sud-est de la section dix-neuf (19), jusqu'à l'angle sud-ouest dudit quartier; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord de la section dix-huit (18), et du prolongement de cette limite, jusqu'à l'angle nord-est de la section treize (13), township huit (8), rang vingt-deux (22), à l'ouest du quatrième (4e) méridien; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite est de ladite section treize (13), jusqu'à l'angle nord-est de la subdivision légale un (1) de ladite section treize (13); DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord de ladite subdivision légale un (1), jusqu'à l'angle nord-ouest de ladite subdivision; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest de la subdivision légale un (1) de la section treize (13), et du prolongement de cette limite, et continuant vers le sud le long de la limite ouest des subdivisions légales seize (16), neuf (9), huit (8) et un (1) de la section douze (12), et du prolongement de cette limite, et le long de la subdivision légale seize (16) de la section un (1), jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite subdivision légale seize (16), section un (1); DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord de la subdivision légale dix (10) de la section un (1), jusqu'à l'angle nord-ouest de ladite subdivision; DE LÀ, vers le sud, le long de la limite ouest de la moitié est de ladite section un (1), et du prolongement de cette limite, jusqu'à la limite nord de la section trente-six (36), township sept (7), rang vingt-deux (22), à l'ouest du quatrième (4e) méridien; DE LÀ, vers l'est, le long de ladite limite nord de la section trente-six (36), et du prolongement de cette limite, jusqu'au point de départ,

b) les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande désignée par les chiffres 05-23 et de la bande désignée par les chiffres 12-30, et s'étendant au delà de ces bandes, les dimensions desdites surfaces d'approche étant de six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de bande, et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures de ces surfaces d'approche, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude des extrémités de bande, et à

ends, and measured horizontally Ten Thousand (10,000) feet from the strip ends, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces,

as shown on Plan E. 603 dated July 30, 1958 of record in the Department of Transport at Ottawa.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

COMMENCING at the intersection of the centre lines of Runways 05-23 and 12-30 of Lethbridge Airport, THENCE, Northwesterly along the centre line of Runway 12-30 a distance of One Thousand Six Hundred (1,600) feet to a point; THENCE, at right angles Southwesterly a distance of One Thousand Six Hundred (1,600) feet to a point henceforth designated as the airport reference point, the said point having an assigned elevation of Three Thousand and two (3,002) feet above sea level.

PART II

Description of Lands to Which These Regulations Apply

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate, lying and being in the Municipal District of Lethbridge No. 25 in the Province of Alberta and composed of part of Sections One (1), Twelve (12), and Thirteen (13), Township Eight (8), Range Twenty-two (22), West of the Fourth (4th) Meridian; the whole of Sections three (3), Six (6), Seven (7), Ten (10), Fifteen (15), and Eighteen (18) and part of Sections Two (2), Four (4), Five (5), Eight (8), Nine (9), Eleven (11), Fourteen (14), Sixteen (16), Seventeen (17), Nineteen (19), Twenty (20), Twenty-one (21), and Twenty-two (22), Township Eight (8), Range Twenty-one (21), West of the Fourth (4th) Meridian and the whole of Sections Thirty-two (32) and Thirty-three (33) and part of Sections Thirty-one (31), Thirty-four (34) and Thirty-five (35), Township Seven (7), Range Twenty-one (21), West of the Fourth (4th) Meridian, whose outermost boundaries are described as the horizontal surface limits in paragraph 5(1)(*a*) of these Regulations where all lands, waters and roads enclosed by the boundaries of the description are affected by these Regulations but excluding all lands, waters and roads therefrom within the area whose outermost boundary is described as follows: COMMENCING at the Southeast corner of Legal Subdivision Sixteen (16), Section Four (4), Township Eight (8), Range Twenty-one (21), West of the Fourth (4th) Meridian; THENCE, Westerly along the Southerly boundaries of Legal Subdivisions Sixteen (16), Fifteen (15), Fourteen (14) and Thirteen (13) to a point lying on the said Southerly boundary of Legal Subdivision Thirteen (13), Six Hundred

dix mille (10,000) pieds horizontalement des extrémités de bande, et

c) les diverses surfaces de transition, chacune s'élevant obliquement à raison de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurés horizontalement à partir des limites latérales extérieures des bandes et de leurs surfaces aboutissantes,

les surfaces définies ci-dessus sont indiquées sur le Plan E.603, en date du 30 juillet 1958, conservé dans les dossiers du ministère des Transports, à Ottawa.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

COMMENÇANT à l'intersection des axes des pistes 05-23 et 12-30 de l'aéroport de Lethbridge; DE LÀ, vers le nord-ouest, le long de l'axe de la piste 12-30, jusqu'à un point situé à mille six cents (1,600) pieds du point de départ; DE LÀ, à angle droit, vers le sud-ouest, sur une distance de mille six cents (1,600) pieds, jusqu'à un point dorénavant désigné comme le point de repère de l'aéroport, ledit point ayant une altitude assignée de trois mille deux (3,002) pieds au-dessus du niveau de la mer.

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou étendues de terrain, immeubles compris, situées dans le district municipal de Lethbridge nº 25, dans la province d'Alberta, et comprenant une partie des sections un (1), douze (12) et treize (13), township huit (8), rang vingt-deux (22), à l'ouest du quatrième (4e) méridien, la totalité des sections trois (3), six (6), sept (7), dix (10), quinze (15) et dix-huit (18) et une partie des sections deux (2), quatre (4), cinq (5), huit (8), neuf (9), onze (11), quatorze (14), seize (16), dix-sept (17), dix-neuf (19), vingt (20), vingt et un (21) et vingt-deux (22), township huit (8), rang vingt et un (21), à l'ouest du quatrième (4e) méridien, et la totalité des sections trente-deux (32) et trente-trois (33) et une partie des sections trente et un (31), trente-quatre (34) et trente-cinq (35), township sept (7), rang vingt et un (21), à l'ouest du quatrième (4e) méridien, dont les limites extérieures sont définies comme étant les limites de la surface horizontale décrite à l'alinéa 5(1)*a*) du présent règlement, toutes les terres, eaux et routes comprises à l'intérieur des limites données étant atteintes par le présent règlement, à l'exclusion des terres, eaux et routes comprises dans l'enclave dont les limites extérieures se définissent comme suit: COMMENÇANT à l'angle sud-est de la subdivision légale seize (16), section quatre (4), township huit (8), rang vingt et un (21), à l'ouest du quatrième (4e) méridien; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud des subdivisions légales seize (16), quinze (15), quatorze (14) et treize (13), jusqu'à un point situé sur ladite limite sud de la subdivision légale treize (13), à six cent soixante (660) pieds de l'angle sud-ouest de ladite subdivision

and Sixty (660) feet distant from the Southwest corner of the said Legal Subdivision Thirteen (13) Section Four (4); THENCE, Southerly and parallel to the Westerly boundary of the said Section Four (4) to the Southerly boundary of the Northwest Quarter of said Section Four (4); THENCE, Westerly along the Southerly boundaries of the North halves of Section Four (4) and its prolongation and Section Five (5) to the Westerly boundary of the said Section Five (5); THENCE, Northerly along the Westerly boundaries of Section Five (5) and Eight (8) to a point lying on the said Westerly boundary of Section Eight (8) One Thousand Three Hundred and Twenty (1,320) feet distant Northerly from the Southwest corner of the said Section Eight (8); THENCE, Easterly along a line lying parallel to the Southerly boundary of the said Section Eight (8) to a point lying One Thousand Three Hundred and Twenty (1,320) feet perpendicularly distant from the Easterly boundary of the said Section Eight (8); THENCE, Northerly along a line and its prolongation lying parallel to the Easterly boundaries of Sections Eight (8) and Seventeen (17) and one thousand three hundred and twenty (1,320) feet perpendicularly distant therefrom to a point lying One Thousand Three Hundred and Twenty (1,320) feet perpendicularly distant from the Southerly boundary of the said Section Seventeen (17); THENCE, Easterly along a line and its prolongation lying parallel to the Southerly boundaries of Sections Seventeen (17) and Sixteen (16) and One Thousand Three Hundred and Twenty (1,320) feet perpendicularly distant therefrom to the Westerly limit of the No. 5 Highway as shown on Plan 3881 B.M.; THENCE, Southerly along the said Westerly limit of the No. 5 Highway as shown on Plans 3881 B.M. and 816 E.Z. and continuing Southerly along the Easterly boundaries of Sections Nine (9) and Four (4) to the point of commencement. All plans referred to in the above description are on record at the Land Titles Office for the South Alberta Land Registration District at Calgary, Alberta. The above described lands are shown within colored lines on Plan E. 603 dated July 30, 1958 of record in the Department of Transport at Ottawa.

légale treize (13), section quatre (4); DE LÀ, vers le sud, parallèlement à la limite ouest de ladite section quatre (4), jusqu'à la limite sud du quartier nord-ouest de ladite section quatre (4); DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite sud de la moitié nord de la section quatre (4), et du prolongement de cette limite, et de la limite sud de la moitié nord de la section cinq (5), jusqu'à la limite ouest de ladite section cinq (5); DE LÀ, vers le nord, le long de la limite ouest des sections cinq (5) et huit (8), jusqu'à un point situé sur ladite limite ouest de la section huit (8), à mille trois cent vingt (1,320) pieds au nord de l'angle sud-ouest de ladite section huit (8); DE LÀ, vers l'est, le long d'une ligne tracée parallèlement à la limite sud de ladite section huit (8), jusqu'à un point situé à mille trois cent vingt (1,320) pieds, perpendiculairement, de la limite est de ladite section huit (8); DE LÀ, vers le nord, le long d'une ligne, et de son prolongement, tracée parallèlement à la limite est des sections huit (8) et dix-sept (17), à mille trois cent vingt (1,320) pieds, perpendiculairement, de ladite limite, jusqu'à un point situé à mille trois cent vingt (1,320) pieds, perpendiculairement, de la limite sud de ladite section dix-sept (17); DE LÀ, vers l'est, le long d'une ligne, et de son prolongement, tracée parallèlement à la limite sud des sections dix-sept (17) et seize (16), à mille trois cent vingt (1,320) pieds, perpendiculairement, de ladite limite, jusqu'à la limite ouest de la grand'route nº 5 (Plan 3881 B.M.); DE LÀ, vers le sud, le long de ladite limite ouest de la grand'route nº 5 (Plans 3881 B.M. et 816 E.Z.), en continuant vers le sud le long de la limite est des sections neuf (9) et quatre (4), jusqu'au point de départ. Tous les plans mentionnés ci-dessus se trouvent dans les dossiers du Bureau du cadastre du district d'enregistrement des terres du Sud de l'Alberta, à Calgary (Alberta). Les terrains susmentionnés sont entourés de lignes de couleur sur le plan E. 603, en date du 30 juillet 1958, conservé dans les dossiers du ministère des Transports, à Ottawa.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 93

AERONAUTICS ACT

London Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT LONDON AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *London Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means London Airport, City of London, in the Province of Ontario; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point determined in the manner set out in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surface, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 898 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which lands are described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

CHAPITRE 93

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de London

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE LONDON

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de London.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de London, à London, dans la province d'Ontario; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, qui comprend la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande est décrite de façon plus détaillée à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe; cette surface d'approche est décrite de façon plus détaillée à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition est décrite de façon plus détaillée à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport; cette surface extérieure est décrite de façon plus détaillée à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 898 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans ses alentours immédiats, dont les limites extérieures sont définies à la partie II de l'annexe, sauf les terrains qui constituent l'aéroport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surfaces; or

(*c*) the transitional surfaces

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5 (*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point at the intersection of a line drawn parallel to and distant 250 feet measured northwesterly at right angles from the centre line of runway 05-23 and a line drawn parallel to and distant 600 feet measured northeasterly at right angles from the centre line of runway 14-32.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

COMMENCING at the northeasterly corner of Lot 6, in Concession 1 North of the River Thames, in the Township of North Dorchester; THENCE, southerly along the eastern boundary of said Lot 6 to the southeasterly corner of the said Lot; THENCE, westerly along the southern boundary of Lot 6 to the southwesterly corner of the said Lot; THENCE, southerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 1 and 2 North of the River Thames, in the said Township, to the northeasterly corner of Lot 5, in Concession 2 North of the River Thames; THENCE, southerly along the eastern boundary of said Lot 5 to the intersection thereof with a line drawn parallel with the southern limit of the said allowance for road and perpendicularly distant 3,000 feet measured southerly therefrom; THENCE westerly along the said parallel line across Lots 5, 4 and 3, in the said Concession 2, to the intersection thereof with the western boundary of Lot 3, in the said Concession 2; THENCE, northerly along the western boundary of said Lot 3 to the northwestern corner of

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le sommet dépasserait le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces indiquées ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface extérieure; ou

c) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain auquel s'applique le présent règlement de laisser la végétation dépasser en hauteur le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces indiquées aux alinéas 5*a*) à *c*) qui surplombent immédiatement le terrain.

7. Si un propriétaire ou un occupant contrevient aux dispositions de l'article 6, le Ministre peut donner instructions à quiconque de pénétrer sur les lieux pour enlever l'excédent de végétation.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Un point situé à l'intersection d'une ligne tracée parallèlement à l'axe de la piste 05-23, à une distance de 250 pieds au nord-ouest de celui-ci, et d'une ligne tracée parallèlement à l'axe de la piste 14-32, à une distance de 600 pieds au nord-est de celui-ci.

PARTIE II

Description des limites extérieures des terrains

PARTANT DE l'angle nord-est du lot 6, dans la concession 1 au nord de la rivière Thames, dans le township de North Dorchester; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est dudit lot 6 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud du lot 6 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 1 et 2 au nord de la rivière Thames, dans ledit township, jusqu'à l'angle nord-est du lot 5, dans la concession 2 au nord de la rivière Thames; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est dudit lot 5 jusqu'à son intersection avec une ligne tracée parallèlement à la limite sud de ladite emprise de voie publique, à une distance de 3,000 pieds au sud de celle-ci; DE LÀ, en direction ouest, en suivant ladite ligne parallèle, qui traverse les lots 5, 4 et 3 de ladite concession 2, jusqu'à son intersection avec la limite ouest du lot 3, dans ladite concession 2; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest dudit lot 3 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction nord, en ligne

the said Lot; THENCE, northerly in a straight line across the said allowance for road to the southeasterly corner of Lot 2, in Concession 1 North of the River Thames; THENCE westerly along the southern boundary of Lot 2 and Lot 1, in the said Concession, to the southwesterly corner of said Lot 1; THENCE, southwesterly in a straight line across the allowance for road between the Township of North Dorchester and the Township of London, to the southeasterly corner of Lot 1, in Concession "C", in the Township of London, now in the City of London; THENCE, westerly along the southern boundary of Lot 1 and Lot 2, in said Concession "C", to the southwesterly corner of said Lot 2; THENCE, northerly along the western boundary of said Lot 2, to the northwesterly corner of the said Lot; THENCE, northerly in a straight line across the allowance for road between Concession "C" and Concession 1, in the Township of London, to the southeasterly corner of Lot 3, in Concession 1; THENCE, westerly along the southern boundary of Lot 3 and Lot 4, in Concession 1, to the southwestern corner of said Lot 4; THENCE, westerly in a straight line across the allowance for road between Lots 4 and 5, in the said Concession 1, to the southeasterly corner of said Lot 5; THENCE, westerly along the southern boundary of the said Lot 5 to the southwestern corner of the said Lot; THENCE, northerly along the western boundary of the said Lot 5 to the northwestern corner of the said Lot; THENCE, northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 1 and 2 to the south- western corner of Lot 5, in said Concession 2; THENCE, northerly along the western boundary of said Lot 5 to the intersection thereof with the southern limit of Cheapside Street as shown on a plan of subdivision registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Middlesex East (No. 33) as Plan No. 876; THENCE, easterly along the southern limit of Cheapside Street to the intersection thereof with the production southerly of the western boundary of Block "R" as shown on Plan No. 876; THENCE, northerly along that production and along the western boundary of Block "R" and the production northerly thereof to the intersection of the said production with the southern boundary of Lot 5, in Concession 3; THENCE, westerly along the southern boundary of Lot 5 and Lot 6 to the eastern limit of the allowance for road known as Packs Lane; THENCE, northerly along the eastern limit of Packs Lane to the northern boundary of said Lot 6, in Concession 3; THENCE, northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 3 and 4 to the southwestern corner of Lot 6, in Concession 4; THENCE northerly along the western boundary of Lot 6, in Concession 4, to the intersection thereof with the South bank of the Thames River; THENCE easterly along the South bank of the Thames River to the intersection thereof with the western boundary of Lot 4, in Concession 4; THENCE northerly along the western boundary of said Lot 4 to the northwesterly corner of the said Lot; THENCE, westerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 4 and 5 to the southwestern corner of Lot 4, in Concession 5; THENCE, northerly along the western boundary of Lot 4, in Concession 5 to the northwesterly corner of the said Lot; THENCE, easterly along the northern boundary of Lot 4 and Lot 3 to the intersection thereof with the West bank of the Thames River; THENCE, easterly in a straight line across the Thames River to the intersection of the East bank of the river with the northern boundary of Lot 2, in

droite, traversant ladite emprise de voie publique jusqu'à l'ange sud-est du lot 2, dans la concession 1, au nord de la rivière Thames; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud des lots 2 et 1, dans ladite concession, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 1; DE LÀ, en direction sud-ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les townships de North Dorchester et de London, jusqu'à l'angle sud-est du lot 1, dans la concession «C», dans le township de London, maintenant dans la ville de London; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud des lots 1 et 2, dans ladite concession «C», jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 2; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest dudit lot 2, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions «C» et 1, dans le township de London, jusqu'à l'angle sud-est du lot 3, dans la concession 1; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud des lots 3 et 4, dans la concession 1, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 4; DE LÀ, en direction ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 4 et 5, dans ladite concession 1, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 5; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud du lot 5 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest dudit lot 5 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 1 et 2 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 5, dans ladite concession 2; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest dudit lot 5 jusqu'à son intersection avec la limite sud de la rue Cheapside, comme il est indiqué sur un plan de subdivision enregistré au bureau d'enregistrement de la division d'enregistrement du comté de Middlesex Est nº 33, plan qui porte le numéro 876; DE LÀ, en direction est, en suivant la limite sud de la rue Cheapside jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le sud de la limite ouest du bloc «R» indiqué au plan nº 876; DE LÀ, en direction nord, en suivant ce prolongement et la limite ouest du bloc «R», puis le prolongement vers le nord de cette limite ouest jusqu'à l'intersection dudit prolongement avec la limite sud du lot 5, dans la concession 3; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud des lots 5 et 6 jusqu'à la limite est de l'emprise de voie publique connue sous le nom de Packs Lane; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite est de Packs Lane jusqu'à la limite nord dudit lot 6, dans la concession 3; DE LÀ, en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 3 et 4 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 6, dans la concession 4; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest du lot 6, dans la concession 4, jusqu'a son intersection avec la rive sud de la rivière Thames; DE LÀ, en direction est, en suivant la rive sud de la rivière Thames jusqu'à son intersection avec la limite ouest du lot 4, dans la concession 4; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest dudit lot 4 jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 4 et 5, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 4, dans la concession 5; DE LÀ, en direction nord, en suivant la limite ouest du lot 4, dans la concession 5, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction est, en suivant la limite nord des lots 4 et 3, jusqu'à son intersection avec la rive ouest de la rivière Thames; DE LÀ, en direction est, en ligne droite, traversant la rivière Thames jusqu'à l'intersection de la rive est de la rivière et de la limite nord du lot 2,

Concession 5; THENCE, easterly along the northern boundary of Lot 2 and Lot 1 to the northeasterly corner of Lot 1, in Concession 5; THENCE, southerly along the eastern boundary of said Lot 1 to the intersection thereof with the production westerly of the northern boundary of Lot 10, in Concession 1, in the Township of West Nissouri; THENCE, easterly along that production and along the northern boundary of said Lot 10 to the northeasterly corner of the said Lot; THENCE, southerly along the eastern boundary of Lot 10, in Concession 1, to the southeastern corner of the said Lot; THENCE, easterly in a straight line across the allowance for road between Concessions 1 and 2, in the Township of West Nissouri, to the northwesterly corner of Lot 9, in said Concession 2; THENCE, easterly along the northern boundary of said Lot 9 to the northeasterly corner of the said Lot; THENCE southerly along the eastern boundary of said Lot 9 to the southeasterly corner of the said Lot; THENCE, easterly in a straight line across the allowance for road between Concessions 2 and 3 to the northwesterly corner of Lot 8, in the said Concession 3; THENCE, easterly along the northern boundary of Lot 8 to the northeasterly corner of the said Lot; THENCE, southerly along the eastern boundary of said Lot 8 to the southeasterly corner of the said Lot; THENCE, easterly in a straight line across the allowance for road between Concessions 3 and 4 to the northwesterly corner of Lot 7, in said Concession 4; THENCE easterly along the northern boundary of Lot 7 to the northeasterly corner of the said Lot; THENCE, southerly along the eastern boundary of Lot 7 and Lot 6 to the southeasterly corner of Lot 6, in Concession 4; THENCE, southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 5 and Lot 6, in Concession 4, to the northeasterly corner of said Lot 5; THENCE, southerly along the eastern boundary of Lots 5, 4, 3 and 2, in Concession 4, to the southeasterly corner of said Lot 2; THENCE, westerly along the southern boundary of said Lot 2 to the southwesterly corner of the said Lot; THENCE, westerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 3 and 4 to the northeasterly corner of Lot 1, in Concession 3; THENCE, southerly along the eastern boundary of Lot 1 to the southeasterly corner of the said Lot; THENCE, westerly along the southern boundary of Lot 1 to the intersection thereof with the production northerly of the eastern boundary of Lot 6, in Concession 1 North of the River Thames, in the Township of North Dorchester; THENCE, southerly along that production to the point of commencement.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strips associated with runways 05-23, 08-26 and 14-32 and more particularly described as follows:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 05 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred and fifty (250) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the

dans la concession 5; DE LÀ, en direction est, en suivant la limite nord des lots 2 et 1 jusqu'à l'angle nord-est du lot 1, dans la concession 5; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est dudit lot 1 jusqu'à son intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite nord du lot 10, dans la concession 1, dans le township de West Nissouri; DE LÀ, en direction est, en suivant ce prolongement et la limite nord dudit lot 10 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est du lot 10, dans la concession 1, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction est, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 1 et 2, dans le township de West Nissouri, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 9, dans ladite concession 2; DE LÀ, en direction est, en suivant la limite nord dudit lot 9 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est dudit lot 9 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction est, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 2 et 3 jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 8, dans la concession 3; DE LÀ, en direction est, en suivant la limite nord du lot 8 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est dudit lot 8 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction est, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 3 et 4 jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 7, dans ladite concession 4; DE LÀ, en direction est, en suivant la limite nord du lot 7 jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est des lots 7 et 6 jusqu'à l'angle sud-est du lot 6, dans la concession 4; DE LÀ, en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 5; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est des lots 5, 4, 3 et 2, dans la concession 4, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 2; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud dudit lot 2 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les concessions 3 et 4 jusqu'à l'angle nord-est du lot 1, dans la concession 3; DE LÀ, en direction sud, en suivant la limite est du lot 1 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction ouest, en suivant la limite sud du lot 1 jusqu'à son intersection avec le prolongement vers le nord de la limite est du lot 6, dans la concession 1 au nord de la rivière Thames, dans le township de North Dorchester; DE LÀ, en direction sud, en suivant ce prolongement jusqu'au point de départ.

PARTIE III

Description de chacune des surfaces d'approche

Soit une surface qui aboutit à chacune des extrémités des bandes correspondant aux pistes 05-23, 08-26 et 14-32, et dont suit la description plus détaillée:

a) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 05, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cent cinquante (250) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille

strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being twelve hundred and fifty (1,250) feet from the projected centre line,

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 08 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,

(*c*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 14 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,

(*d*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 23 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred and fifty (250) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being twelve hundred and fifty (1,250) feet from the projected centre line,

(*e*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 26 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line, and

(*f*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 32 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,

which approach surfaces are shown on Department of Transport Plan No. T2868, dated October 1, 1974.

(10,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à mille deux cent cinquante (1,250) pieds du prolongement de l'axe,

b) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 08, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de l'axe,

c) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 14, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de l'axe, et

d) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 23, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cent cinquante (250) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à mille deux cent cinquante (1,250) pieds du prolongement de l'axe,

e) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 26, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de l'axe, et

f) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande correspondant à l'approche de la piste 32, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the elevation of the airport reference point, and

(*b*) where the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Transport Plan No. T2868, dated October 1, 1974.

PART V

Description of Each Strip

Each strip is described as follows:

(*a*) the strip associated with runway 05-23 is five hundred (500) feet in width, two hundred and fifty (250) feet being on each side of the centre line of the runway, and four thousand seven hundred and forty-five (4,745) feet in length,

(*b*) the strip associated with runway 08-26 is one thousand two hundred (1,200) feet in width, six hundred (600) feet being on each side of the centre line of the runway, and six thousand eight hundred (6,800) feet in length, and

(*c*) the strip associated with runway 14-32 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and nine thousand three hundred (9,300) feet in length,

which strips are shown on Department of Transport Plan No. T2868, dated October 1, 1974.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Transport Plan No. T2868, dated October 1, 1974.

l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de l'axe,

ces surfaces d'approche figurent sur le plan nº T2868 du ministère des Transports, daté du 1er octobre 1974.

PARTIE IV

Description de la surface extérieure

Soit une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude du point de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

cette surface extérieure figure sur le plan nº T2868 du ministère des Transports, daté du 1er octobre 1974.

PARTIE V

Description de chacune des bandes

Description des bandes:

a la bande correspondant à la piste 05-23 est large de cinq cents (500) pieds, soit deux cent cinquante (250) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de quatre mille sept cent quarante-cinq (4,745) pieds,

b) la bande correspondant à la piste 08-26 est large de mille deux cents (1,200) pieds, soit six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de six mille huit cents (6,800) pieds, et

c) la bande correspondant à la piste 14-32 est large de mille (1,000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longue de neuf mille trois cents (9,300) pieds,

ces bandes figurent sur le plan nº T2868 du ministère des Transports daté du 1er octobre 1974.

PARTIE VI

Description de chacune des surfaces de transition

Soit une surface constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical et de sept (7) pieds dans le sens horizontal, suivant une direction horizontale perpendiculaire à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure ou avec une autre surface de transition d'une bande adjacente. Ces surfaces de transition figurent sur le plan nº T2868 du ministère des Transports, daté du 1er octobre 1974.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 94

AERONAUTICS ACT

Moncton Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT MONCTON AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Moncton Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Moncton Airport in the Province of New Brunswick; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane centering on and located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, 1,100 or 1,200 feet in width, including the runway, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 190 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or

CHAPITRE 94

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Moncton

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE MONCTON

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Moncton.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick; (*airport*)

«bande» signifie une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, de 1,100 ou de 1,200 pieds de largeur, piste comprise, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire dont l'axe est situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est reputé être à 190 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, définis plus en détail à la partie II de l'annexe.

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet,

any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows:

BEGINNING at the intersection of the Southerly boundary of Highway No. 32A with the property line between the lands of Leonida H. Cormier and the lands of Emile G. Leblanc; THENCE, following the last mentioned property line in a Southerly direction to a point being the Southeast corner of Leonida H. Cormier property; THENCE, following the Southerly boundary of Leonida H. Cormier, Everett Steeves and Alderson H. Englehart properties and its production in a Westerly direction to a point on the Westerly boundary of Arsenault Road, so called; THENCE, following the said Westerly boundary of Arsenault Road, so called, in a Southerly direction till it meets the Northerly boundary of Melanson Road, so called; THENCE, following the said Northerly boundary of Melanson Road, so called, in a Westerly direction to its intersection with the property line between the lands of Honoré Collette and the lands of Mrs. Hermine Leblanc; THENCE, following the last mentioned property line in a Northerly direction to a point on the Southerly boundary of Neri Bourgeois property; THENCE, following the said Southerly boundary of Neri Bourgeois property and its production in a Southwesterly direction to its intersection with the Westerly boundary of Bourque Road, so called; THENCE, following the said Westerly boundary of Bourque Road, so called, in a Northerly direction to its intersection with the property line between the lands of J. R. Cormier and the lands of Henri and Adelaide Cormier; THENCE, following a straight line in a Northwesterly direction to a point at the intersection of the Southerly boundary of Chartersville Road, so called, with the Southerly production of the Easterly boundary of Thomas Street, so called; THENCE, following the said Easterly boundary of Thomas Street, so called, in a Northerly direction to its intersection with the Southerly boundary of Gauvin Road, so called; THENCE, following the said Southerly boundary of Gauvin Road, so called, in a Westerly direction to its intersection with the Southerly production of the Westerly boundary of Lafrance Street, so called; THENCE, following the said Westerly boundary of Lafrance Street, so called, in a Northerly direction to its intersection with the Southerly boundary of Highway No. 32A; THENCE, following a straight line in a Northwesterly direction to a point being the Northwest corner of R. W. Sprague property on the Southerly boundary of a public road (Highway No. 11); THENCE, following the said Southerly boundary in a Northeasterly direction to its intersection with the Southeasterly production of the property line between the lands of Milton O. Stiles and the lands of Lydia Stiles; THENCE, following the last mentioned property line in a Northwesterly direction to its intersection with the Southerly boundary of the Canadian National Railways right-of-way; THENCE, following the said Southerly boundary of the Canadian National Railways right-of-way in a Northeasterly direction to its intersection with the Southeasterly boundary of Mills Road, so called; THENCE,

ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur, à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir,

a) une surface horizontale dont les limites extérieures peuvent être définies de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'intersection de la limite sud de la route nº 32A et de la limite entre les propriétés de Léonida H. Cormier et d'Emile-G. Leblanc; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite de propriété désignée en dernier lieu, jusqu'à un point étant le coin sud-est de la propriété de Léonida H. Cormier; DE LÀ, le long de la limite sud des propriétés de Léonida H. Cormier, Everett Steeves et Alderson H. Englehart et de son prolongement vers l'ouest, jusqu'à un point situé sur la limite ouest du chemin Arsenault, ainsi dénommé; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite ouest du chemin Arsenault, ainsi dénommé, jusqu'à intersection de la limite nord du chemin Melanson, ainsi dénommé; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite nord du chemin Melanson, ainsi dénommé, jusqu'à intersection de la limite entre les propriétés d'Honoré Collette et de Mme Hermine Leblanc; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite de propriété désignée en dernier lieu, jusqu'à un point de la limite sud de la propriété de Néri Bourgeois; DE LÀ, le long de ladite limite sud de la propriété de Néri Bourgeois et de son prolongement vers le sud-ouest, jusqu'à intersection de la limite ouest du chemin Bourque, ainsi dénommé; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite ouest du chemin Bourque, ainsi dénommé, jusqu'à intersection de la limite entre les propriétés de J. R. Cormier et d'Henri et Adelaïde Cormier; DE LÀ, en ligne droite en direction du nord-ouest, jusqu'à un point de l'intersection de la limite sud du chemin Chartersville, ainsi dénommé, et du prolongement vers le sud de la limite est de la rue Thomas, ainsi dénommée; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite est de la rue Thomas, ainsi dénommée jusqu'à intersection de la limite sud du chemin Gauvin, ainsi dénommé; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud du chemin Gauvin, ainsi dénommé, jusqu'à intersection du prolongement vers le sud de la limite ouest de la rue Lafrance, ainsi dénommée; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite ouest de la rue Lafrance, ainsi dénommée, jusqu'à intersection de la limite sud de la route nº 32A; DE LÀ, en ligne droite en direction du nord-ouest jusqu'à un point étant le coin nord-ouest de la propriété de R. W. Sprague, sur la limite sud d'un chemin public (la route nº 11); DE LÀ, en direction du nord-est le long de ladite limite sud, jusqu'à intersection du prolongement vers le sud-est de la limite entre les propriétés de Milton O. Stiles et de Lydia Stiles; DE LÀ, en direction du nord-ouest le long de ladite limite de propriété désignée en dernier lieu, jusqu'à intersection de la limite sud de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada; DE LÀ, en direction du nord-est le long de ladite limite sud de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada, jusqu'à intersection de la limite sud-est du chemin Mills, ainsi dénommé; DE LÀ, en direction générale du nord-est le long de ladite limite sud-est du chemin Mills, ainsi dénommé, jusqu'au milieu d'un pont situé à la limite ouest du lac Aero; DE LÀ, en ligne droite en

following the said Southeasterly boundary of Mills Road, so called, in a general Northeasterly direction to the centre of a bridge at the Westerly limit of Aero Lake; THENCE, following a straight line in a Northeasterly direction to a point on the property line between the lands of Perry Moody and the lands of E. Biddington, said point being at one thousand feet (1,000′) measured in a Northerly direction from the intersection of the Southeasterly production of the last described property line with the Southerly boundary of Highway No. 11; THENCE, following the last mentioned property line between the lands of Perry Moody and the lands of E. Biddington and its production in a Southeasterly direction a distance of one thousand feet (1,000′) to a point on the Southerly boundary of Highway No. 11; THENCE, following the said Southerly boundary of Highway No. 11 in a Northeasterly direction to its intersection with the Easterly boundary of Painsec Junction Road, so called; THENCE, following the said Easterly boundary of Painsec Junction Road, so called, in a Southerly direction to a point being the Southwest corner of Harrisson Goodwin property; THENCE, following the property line between the lands of Harrisson Goodwin and C. Austin Ford and the lands of Rose Comming and Orville B. Nickol and its production in a Northeasterly direction to a point being the Northeast corner of Peter Trites property; THENCE, following the Easterly boundary of Peter Trites property and its production in a Southerly direction to its intersection with the Southerly boundary of the Canadian National Railways right-of-way; THENCE, following the said Southerly boundary of the Canadian National Railways right-of-way in an Easterly direction to its intersection with the Easterly boundary of William Dolan property; THENCE, following the said Easterly boundary of William Dolan property in a Southerly direction to its intersection with the Northerly boundary of Ovila Leblanc property; THENCE, following the said Northerly boundary of Ovila Leblanc property in a Northeasterly direction to a point being the Northeast corner of said Ovila Leblanc property; THENCE, following the Easterly boundary of Ovila Leblanc property in a Southerly direction to a point on the Northerly boundary of Francis Leblanc property; THENCE, following the Northerly boundary of Francis Leblanc and Richard Matthews properties in an Easterly direction to a point being the Northeast corner of Richard Matthews property; THENCE, following the Easterly boundary of Richard Matthews property to a point being the Northwest corner of Adelard Savoie property; THENCE, following the Northerly boundary of Adelard Savoie property in an Easterly direction to its intersection with the Southwesterly boundary of the Trans-Canada Highway right-of-way; THENCE, following the said Southwesterly boundary of the Trans-Canada Highway right-of-way in a Southeasterly direction to its intersection with the Easterly boundary of Adelard Savoie property; THENCE, following the said Easterly boundary of Adelard Savoie property in a southerly direction to a point being the Southeast corner of said Adelard Savoie property; THENCE, following the Southerly boundary of Adelard Savoie property in a Westerly direction to a point being the Northeast corner of E. Martin property; THENCE, following the Easterly boundary of E. Martin property and its production in a Southerly direction du nord-est, jusqu'à un point situé sur la limite entre les propriétés de Perry Moody et de E. Biddington, ledit point étant situé à mille pieds (1,000′) en direction du nord de l'intersection du prolongement vers le sud-est de la limite de propriété désignée en dernier lieu et de la limite sud de la route nº 11; DE LÀ, suivant la limite désignée en dernier lieu entre les propriétés de Perry Moody et de E. Biddington et de son prolongement vers le sud-est, sur une distance de mille pieds (1,000′) jusqu'à un point situé sur la limite sud de la route nº 11; DE LÀ, en direction du nord-est le long de ladite limite sud de la route nº 11, jusqu'à intersection de la limite est du chemin Painsec Junction, ainsi dénommé; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite est du chemin Painsec Junction, ainsi dénommé, jusqu'à un point étant le coin sud-ouest de la propriété de Harrisson Goodwin; DE LÀ, suivant la limite entre les propriétés de Harrisson Goodwin et de C. Austin Ford et celles de Rose Comming et d'Orville B. Nickol et de son prolongement vers le nord-est, jusqu'à un point étant le coin nord-est de la propriété de Peter Trites; DE LÀ, le long de la limite est de la propriété de Peter Trites et de son prolongement vers le sud, jusqu'à intersection de la limite sud de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite sud de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada, jusqu'à intersection de la limite est de la propriété de William Dolan; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite est de la propriété de William Dolan, jusqu'à intersection de la limite nord de la propriété d'Ovila Leblanc; DE LÀ, en direction du nord-est le long de ladite limite nord de la propriété d'Ovila Leblanc, jusqu'à un point, étant le coin nord-est de la propriété d'Ovila Leblanc; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est de la propriété d'Ovila Leblanc, jusqu'à un point de la limite nord de la propriété de Francis Leblanc; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord des propriétés de Francis Leblanc et de Richard Matthews, jusqu'à un point, étant le coin nord-est de la propriété de Richard Matthews; DE LÀ, le long de la limite est de la propriété de Richard Matthews, jusqu'à un point, étant le coin nord-ouest de la propriété d'Adélard Savoie; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord de la propriété d'Adélard Savoie, jusqu'à intersection de la limite sud-ouest de l'emprise de la route transcanadienne; DE LÀ, en direction du sud-est le long de ladite limite sud-ouest de l'emprise de la route transcanadienne, jusqu'à intersection de la limite est de la propriété d'Adélard Savoie; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite est de la propriété d'Adélard Savoie, jusqu'à un point, étant le coin sud-est de ladite propriété d'Adélard Savoie; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud de la propriété d'Adélard Savoie, jusqu'à un point, étant le coin nord-est de la propriété d'E. Martin; DE LÀ le long de la limite est de la propriété d'E. Martin et de son prolongement vers le sud, jusqu'à un point de la limite sud de la route nº 32A; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud de la route nº 32A, jusqu'au point de départ,

b) les surfaces d'approche aboutissant à chaque extrémité de la bande désignée par les chiffres 11-29, de la bande désignée par les chiffres 07-25 et de la bande désignée par les chiffres 02-20 et s'étendant à l'extérieur de ces bandes, les dimensions des surfaces d'approche étant de six cents (600)

to a point on the Southerly boundary of Highway No. 32A; THENCE, following the said Southerly boundary of Highway No. 32A in a Westerly direction to the Point of Beginning,

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 11-29, the strip designated as 07-25 and the strip designated as 02-20, and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are six hundred (600) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends for strips 11-29 and 07-25 and five hundred and fifty (550) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends for strip 02-20 and two thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends for strips 11-29 and 07-25, and one thousand two hundred and fifty (1,250) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends for strip 02-20, the said outer ends being two hundred (200) feet above the elevations at the strip ends, and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the strip ends, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces,

as shown on Plan No. M-1950 (A, B, C) dated May 6, 1960, of record in the Department of Transport at Ottawa.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

1. (1) COMMENCING at a concrete monument at the intersection of the Northerly boundary of Highway No. 32A with the Westerly boundary of the property presently owned by Mrs. Adelma Leblanc; THENCE, Northerly on bearing North fifty-eight degrees, thirty-one minutes West (N. 58°31′ W.) a distance of five thousand four hundred and ninety-one feet and seven tenths (5,491.7′).

(2) For the purposes of subsection (1), all bearings are astronomical and are referred to the centre line of strip 11-29, Moncton Airport, Parish of Moncton, Province of New Brunswick, which centre line is deemed to be North eighty-seven degrees, thirty-two minutes East (N. 87°32′ E.)

PART II

Description of Lands to Which These Regulations Apply

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate in the Parish of Moncton, County of Westmorland, Province of New Brunswick, the outermost boundary of which is the limits of the horizontal surface described in paragraph 5(*a*) of these Regulations, but excluding therefrom all lands, water and roads within four (4) parcels of land the outermost boundaries of which parcels are described as follows:

pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande, pour ce qui est des bandes 11-29 et 07-25, et de cinq cent cinquante (550) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande, pour ce qui est de la bande 02-20, et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, pour ce qui est des bandes 11-29 et 07-25, et de douze cent cinquante (1,250) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, pour ce qui est de la bande 02-20, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude aux extrémités de la bande et à dix mille (10,000) pieds horizontalement des extrémités de la bande, et

c) les diverses surfaces de transition, chacune s'élevant obliquement à raison de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement à partir des limites extérieures latérales des bandes et de leurs surfaces attenantes,

les surfaces définies ci-dessus sont indiquées sur le Plan n° M-1950 (A, B, C), en date du 6 mai 1960, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

1. (1) COMMENÇANT à une borne-signal de béton située à l'intersection de la limite nord de la route n° 32A et de la limite ouest de la propriété actuelle de M^me^ Adelma Leblanc; DE LÀ, nord cinquante-huit degrés, trente et une minutes ouest (N. 58°31′ O.), sur une distance de cinq mille quatre cent quatre-vingt-onze pieds et sept dixièmes (5,491.7′).

(2) Aux fins du paragraphe (1), tous les relèvements sont astronomiques et se rapportent à l'axe de la bande 11-29 de l'aéroport de Moncton, paroisse de Moncton, province du Nouveau-Brunswick, ledit axe étant censé être situé à nord quatre-vingt-sept degrés, trente-deux minutes est (N. 87°32′ E.).

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

LA TOTALITÉ ET CHACUNE des parcelles ou portions de terrains et immeubles, situés dans la paroisse de Moncton, comté de Westmorland, province du Nouveau-Brunswick, dont les limites extérieures sont les limites de la surface horizontale décrite à l'alinéa 5*a*), y excluant, toutefois, tous terrains, eaux et chemins compris dans quatre (4) parcelles de terrains, dont les limites extérieures sont les suivantes:

Parcel 1:

BEGINNING at a concrete monument at the intersection of the Easterly boundary of Moncton Airport property being the Westerly boundary of Mrs. Adelma Leblanc property with the Northerly boundary of Highway No. 32A; THENCE, following the said Northerly boundary of Highway No. 32A, S. 74°31′ W. a distance of five hundred and ninety-three feet and two tenths (593.2′) to a point; THENCE, S. 81°25′ W. a distance of six hundred and twenty-two feet and two tenths (622.2′) to a point; THENCE, S. 87°47′ W. a distance of seven hundred and eighty-five feet and eight tenths (785.8′) to a point; THENCE, N. 84°32′ W. a distance of three hundred and ninety-six feet and seven tenths (396.7′) to a point; THENCE, N. 87°30′ W. a distance of six hundred and seventy-five feet and six tenths (675.6′) to a point; THENCE, S. 83°58′ W. a distance of five hundred and eight feet and three tenths (508.3′) to a point; THENCE, S. 79°14′ W. a distance of nine hundred and sixty-five feet and four tenths (965.4′) to a point; THENCE, S. 77°08′ W. a distance of three hundred and fifty-two feet and seven tenths (352.7′) to a point; THENCE, S. 86°47′ W. a distance of three hundred and fifty-nine feet and two tenths (359.2′) to a point; THENCE, N. 80°14′ W. a distance of one thousand and twenty-seven feet and five tenths (1,027.5′) to a point; THENCE, N. 80°06′ W. a distance of one thousand one hundred and twenty-five feet and four tenths (1,125.4′) to a point; THENCE, N. 79°53′ W. a distance of one thousand five hundred and eighty-nine feet and two tenths (1,589.2′) to a point being the Southwest corner of Moncton Airport property where there is a concrete monument; THENCE, following the Easterly boundary of Christopher Surette subdivision, N. 4°00′ E. a distance of two thousand five hundred and forty-one feet and four tenths (2,541.4′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the Southeasterly boundary of Sixte Gauvin Estate property, N. 33°46′ E. a distance of two thousand three hundred and forty feet and seven tenths (2,340.7′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the Easterly boundary of Mrs. James Simmons property, N. 9°40′ W. a distance of two thousand two hundred and twelve feet and four tenths (2,212.4′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following a curve to the right having a radius of one thousand one hundred and seventy-one feet and three tenths (1,171.3′) a distance of six hundred and five feet and two tenths (605.2′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the Southeasterly boundary of N. O. Jones property, N. 19°57′ E. a distance of three hundred and nineteen feet and five tenths (319.5′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, N. 19°59′ E. a distance of eight hundred and ninety-six feet and seven tenths (896.7′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the Southeasterly boundary of Charles R. Kennedy, Russell Price and D. B. Mitton properties, N. 20°00′ E. a distance of one thousand three hundred and three feet and one tenth (1,303.1′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following a curve to the right having a radius of nine hundred and eighty feet and three tenths (980.3′) a distance of three hundred and five feet and three tenths (305.3′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the Easterly boundary of D. B. Mitton property, N. 17°38′ W. a distance of one hundred and forty feet and four tenths (140.4′) to a point on the Southerly boundary of the Canadian Nation-

Parcelle nº 1:

COMMENÇANT à une borne-signal de béton située à l'intersection de la limite est de la propriété de l'aéroport de Moncton, étant la limite ouest de la propriété de Mme Adelma Leblanc, et de la limite nord de la route nº 32A; DE LÀ, le long de ladite limite nord de la route nº 32A, S. 74°31′ O., sur une distance de cinq cent quatre-vingt-treize pieds et deux dixièmes (593.2′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 81°25′ O., sur une distance de six cent vingt-deux pieds et deux dixièmes (622.2′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 87°47′ O., sur une distance de sept cent quatre-vingt-cinq pieds et huit dixièmes (785.8′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 84°32′ O., sur une distance de trois cent quatre-vingt-seize pieds et sept dixièmes (396.7′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 87°30′ O., sur une distance de six cent soixante-quinze pieds et six dixièmes (675.6′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 83°58′ O., sur une distance de cinq cent huit pieds et trois dixièmes (508.3′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 79°14′ O., sur une distance de neuf cent soixante-cinq pieds et quatre dixièmes (965.4′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 77°08′ O., sur une distance de trois cent cinquante-deux pieds et sept dixièmes (352.7′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 86°47′ O., sur une distance de trois cent cinquante-neuf pieds et deux dixièmes (359.2′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 80°14′ O., sur une distance de mille vingt-sept pieds et cinq dixièmes (1,027.5′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 80°06′ O., sur une distance de mille cent vingt-cinq pieds et quatre dixièmes (1,125.4′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 79°53′ O., sur une distance de mille cinq cent quatre-vingt-neuf pieds et deux dixièmes (1,589.2′) jusqu'au point étant le coin sud-ouest de la propriété de l'aéroport de Moncton, où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, N. 4°00′ E., le long de la limite est de la subdivision Christophe Surette, sur une distance de deux mille cinq cent quarante et un pieds et quatre dixièmes (2,541.4′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, N. 33°46′ E. le long de la limite sud-est de la propriété de la succession Sixte Gauvin, sur une distance de deux mille trois cent quarante pieds et sept dixièmes (2,340.7′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, N. 9°40′ O., le long de la limite est de la propriété de Mme James Simmons, sur une distance de deux mille deux cent douze pieds et quatre dixièmes (2,212.4′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, suivant une courbe vers la droite dont l'arc est de mille cent soixante et onze pieds et trois dixièmes (1,171.3′), sur une distance de six cent cinq pieds et deux dixièmes (605.2′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, N. 19°57′ E., le long de la limite sud-est de la propriété de N. O. Jones, sur une distance de trois cent dix-neuf pieds et cinq dixièmes (319.5′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, N. 19°59′ E., sur une distance de huit cent quatre-vingt-seize pieds et sept dixièmes (896.7′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, N. 20°00′ E., le long de la limite sud-est des propriétés de Charles R. Kennedy, Russel Price et D. B. Mitton, sur une distance de mille trois cent trois pieds et un dixième (1,303.1′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, suivant une courbe vers la droite dont l'arc est de neuf cent quatre-vingts pieds et trois dixièmes (980.3′), sur une distance de trois cent cinq pieds et trois dixièmes (305.3′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, N. 17°38′ O., le long de la limite est de la propriété de D. B. Mitton, sur une

al Railways right-of-way where there is a concrete monument; THENCE, following the said Southerly boundary of the Canadian National Railways right-of-way, N. 75°27′ E. a distance of four hundred and sixty-one feet and one tenth (461.1′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following a curve to the left having a radius of nine hundred and thirty feet and three tenths (930.3′) a distance of four hundred and ninety-five feet and nine tenths (495.9′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the Westerly boundary of J. E. Hastings property, S. 17°30′ E. a distance of one thousand six hundred and twenty feet and three tenths (1,620.3′) to a point on the Northerly boundary of the Trans-Canada Highway where there is a concrete monument; THENCE, following the said Northerly boundary of the Trans-Canada Highway, S. 83°21′ W. a distance of one hundred and eighteen feet (118.0′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 84°08′ W. a distance of five hundred and forty-nine feet and four tenths (549.4′) to a point where there is an iron pipe; THENCE, N. 67°37′ W. a distance of three hundred and forty-seven feet and one tenth (347.1′) to a point; THENCE, S. 19°59′ W. a distance of one hundred and sixteen feet and two tenths (116.2′) to a point; THENCE, N. 70°01′ W. a distance of seventy-five feet (75.0′) to a point; THENCE, S. 19°59′ W. a distance of seven hundred and thirty-five feet and seven tenths (735.7′) to a point; THENCE, following the Southerly boundary of the Trans-Canada Highway, N. 71°18′ E. a distance of seven hundred and sixty-four feet and three tenths (764.3′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, N. 84°08′ E. a distance of five hundred and forty-nine feet and four tenths (549.4′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, N. 83°01′ E. a distance of one hundred and ninety-nine feet and eight tenths (199.8′) to a point where there is an iron pipe; THENCE, following the Westerly boundary of J. E. Hastings property, S. 17°32′ E. a distance of two thousand and ten feet (2,010.0′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the Southerly boundary of J. E. Hastings, E. Crossman, Leverett H. Price and Reverend E. Leblanc properties, S. 85°50′ E. a distance of four thousand one hundred and twenty-five feet (4,125.0′) to a point where there is an iron pipe; THENCE, following the Westerly boundary of Emile and Alfred Leblanc properties, S. 4°05′ W. a distance of two thousand four hundred and fifty-five feet and seven tenths (2,455.7′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 86°28′ E. a distance of one hundred and fifty-eight feet and eight tenths (158.8′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the Westerly boundary of Emile and Alfred Leblanc properties, S. 4°04′ W. a distance of one thousand two hundred and ninety-six feet and six tenths (1,296.6′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the Southerly boundary of Emile and Alfred Leblanc and J. Leblanc properties, S. 85°45′ E. a distance of one thousand six hundred and thirty-eight feet and four tenths (1,638.4′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the Westerly boundary of Mrs. Adelma Leblanc property, S. 4°07′ W. a distance of one thousand nine hundred and fifteen feet and three tenths (1,915.3′) to the Point of Beginning.

distance de cent quarante pieds et quatre dixièmes (140.4′) jusqu'à un point de la limite sud de l'emprise des chemins de fer Nationaux du Canada où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, N. 75°27′ E., le long de ladite limite sud de l'emprise des chemins de fer Nationaux du Canada, sur une distance de quatre cent soixante et un pieds et un dixième (461.1′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, suivant une courbe vers la gauche dont l'arc est de neuf cent trente pieds et trois dixièmes (930.3′), sur une distance de quatre cent quatre-vingt-quinze pieds et neuf dixièmes (495.9′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, S. 17°30′ E., le long de la limite ouest de la propriété de J. E. Hastings, sur une distance de mille six cent vingt pieds et trois dixièmes (1,620.3′) jusqu'au point de la limite nord de la route transcanadienne où il y a une borne-signal de béton; DE LÀ, S. 83°21′ O., le long de ladite limite nord de la route transcanadienne, sur une distance de cent dix-huit pieds (118.0′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, S. 84°08′ O., sur une distance de cinq cent quarante-neuf pieds et quatre dixièmes (549.4′) jusqu'au point où se trouve un tuyau de fer; DE LÀ, N. 67°37′ O., sur une distance de trois cent quarante-sept pieds et un dixième (347.1′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 19°59′ O., sur une distance de cent seize pieds et deux dixièmes (116.2′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 70°01′ O., sur une distance de soixante-quinze pieds (75.0) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 19°59′ O., sur une distance de sept cent trente-cinq pieds et sept dixièmes (735.7′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 71°18′ E., le long de la limite sud de la route transcanadienne, sur une distance de sept cent soixante-quatre pieds et trois dixièmes (764.3′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, N. 84°08′ E., sur une distance de cinq cent quarante-neuf pieds et quatre dixièmes (549.4′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, N. 83°01′ E., sur une distance de cent quatre-vingt-dix-neuf pieds et huit dixièmes (199.8′) jusqu'au point où se trouve un tuyau de fer; DE LÀ, S. 17°32′ E., le long de la limite ouest de la propriété de J. E. Hastings, sur une distance de deux mille dix pieds (2,010.0′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, S. 85°50′ E., le long de la limite sud des propriétés de J. E. Hastings, E. Crossman, Leverett H. Price et M. l'Abbé E. Leblanc, sur une distance de quatre mille cent vingt-cinq pieds (4,125.0′) jusqu'au point où se trouve un tuyau de fer; DE LÀ, S.4°05′ O., le long de la limite ouest des propriétés d'Émile et d'Alfred Leblanc, sur une distance de deux mille quatre cent cinquante-cinq pieds et sept dixièmes (2,455.7′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, S. 86°28′ E., sur une distance de cent cinquante-huit pieds et huit dixièmes (158.8′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, S. 4°04′ O., le long de la limite ouest des propriétés d'Émile et d'Alfred Leblanc, sur une distance de mille deux cent quatre-vingt-seize pieds et six dixièmes (1,296.6′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, S. 85°45′ E., le long de la limite sud des propriétés d'Émile et d'Alfred Leblanc et de J. Leblanc, sur une distance de mille six cent trente-huit pieds et quatre dixièmes (1,638.4′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de béton; DE LÀ, S. 4°07′ O., le long de la limite ouest de la propriété de M^me^ Adelma Leblanc, sur une distance de mille neuf cent quinze pieds et trois dixièmes (1,915.3′) jusqu'au point de départ.

Parcel 2:

BEGINNING at an iron boundary post on the property line between the lands of Harry Wilson and the lands of Reverend Edgar Leblanc at one thousand six hundred and twenty feet and eight tenths (1,620.8′) measured on the last mentioned property line from its intersection with the Southerly boundary of Highway No. 32A; THENCE, S. 83°57′ E. a distance of six hundred feet (600′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, S. 6°03′ W. a distance of six hundred feet (600′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, N. 83°57′ W. a distance of six hundred feet (600′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, N. 6°03′ E. a distance of six hundred feet (600′) to the Point of Beginning.

Parcel 3:

BEGINNING at a point at one hundred and thirty-three feet (133′) measured on a bearing of S. 87°32′ W. along the Easterly production of the centre line of Runway 11-29 (Moncton Airport) from its intersection with the property line between the lands of Reverend Edgar Leblanc and the lands of Marie Rose Gould; THENCE, S. 2°28′ E. a distance of one hundred and fifty feet (150′) to a point; THENCE, S. 87°32′ W. a distance of two hundred feet (200′) to a point; THENCE, N. 2°28′ W. a distance of two hundred feet (200′) to a point; THENCE, N. 87°32′ E. a distance of two hundred feet (200′) to a point; THENCE, S. 2°28′ E. a distance of fifty feet (50′) to the Point of Beginning.

Parcel 4:

BEGINNING at the intersection of the Southeasterly boundary of Highway No. 11 with the Southwesterly boundary of Mrs. Fred B. Lutes property; THENCE, following the last mentioned property line in a Southeasterly direction to its intersection with the Northerly boundary of Sixte Gauvin Estate property; THENCE, following the said Northerly boundary of Sixte Gauvin Estate property in a Westerly direction to its intersection with the Northeasterly boundary of Vaughan Mitton property; THENCE, following the last mentioned boundary of Northwesterly direction to a point being the Southwest corner of Doug McIsaac property; THENCE, following the Southeasterly boundary of Doug McIsaac, Sidney Blackney, Miss Laura Patton and Mildred and Kenneth Hicks properties in a Northeasterly direction to a point being the Southeast corner of Mildred and Kenneth Hicks property; THENCE, following the Northeasterly boundary of Mildred and Kenneth Hicks property in a Northwesterly direction to a point being the Southwest corner of one Bailey property; THENCE, following the Southeasterly boundary of Bailey, Gillis, Davidson, Blair and McBeath properties in a Northeasterly direction to a point being the Southeast corner of said McBeath property; THENCE, following the Northeasterly boundary of A. B. McBeath property in a Northwesterly direction to its intersection with the Southerly boundary of Highway No. 11; THENCE, following the said Southerly boundary of Highway No. 11 in a Northeasterly direction to the Point of Beginning.

Parcelle nº 2:

COMMENÇANT à une borne-signal de fer située sur la limite des propriétés de Harry Wilson et des terrains de M. l'abbé Edger Leblanc, à une distance de mille six cent vingt pieds et huit dixièmes (1,620.8′) mesurée sur la limite de la propriété désignée en dernier lieu, de son intersection avec la limite sud de la route nº 32A; DE LÀ, S. 83°57′ E., sur une distance de six cents pieds (600′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de fer; DE LÀ, S. 6°03′ O., sur une distance de six cents pieds (600′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de fer; DE LÀ, N. 83°57′ O., sur une distance de six cents pieds (600′) jusqu'au point où se trouve une borne-signal de fer; DE LÀ, N. 6°03′ E., sur une distance de six cents pieds (600′) jusqu'au point de départ.

Parcelle nº 3:

COMMENÇANT à un point situé à cent trente-trois pieds (133′), relèvement S. 87°32′ O., le long du prolongement vers l'est de l'axe de la bande 11-29 (aéroport de Moncton), de son intersection avec la limite de propriété entre les terrains de M. l'abbé Edgar Lablanc et ceux de Marie Rose Gould; DE LÀ, S. 2°28′ E., sur une distance de cent cinquante pieds (150′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 87°32′ O., sur une distance de deux cents pieds (200′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 2°28′ O., sur une distance de deux cents pieds (200′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 87°32′ E., sur une distance de deux cents pieds (200′) jusqu'à un point; DE LÀ, S. 2°28′ E., sur une distance de cinquante pieds (50′) jusqu'au point de départ.

Parcelle nº 4:

COMMENÇANT à l'intersection de la limite sud de la route nº 11 et de la limite sud-ouest de la propriété de Mme Fred B. Lutes; DE LÀ, en direction du sud-est le long de la limite de propriété désignée en dernier lieu jusqu'à intersection de la limite nord de la propriété de la succession Sixte Gauvin; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite nord de la propriété de la succession Sixte Gauvin jusqu'à intersection de la limite nord-est de la propriété Vaughn Mitton; DE LÀ, en direction du nord-ouest le long de la limite désignée en dernier lieu jusqu'à un point, étant le coin sud-ouest de la propriété de Doug McIsaac; DE LÀ, en direction du nord-est le long de la limite sud-est des propriétés de Doug McIsaac, Sidney Blackney, Mlle Laura Patton et Mildred et Kenneth Hicks jusqu'à un point, étant le coin sud-est de la propriété de Mildred et Kenneth Hicks; DE LÀ, en direction du nord-ouest le long de la limite nord-est de la propriété de Mildred et Kenneth Hicks jusqu'à un point, étant le coin sud-ouest de la propriété d'un nommé Bailey; DE LÀ, en direction du nord-est le long de la limite sud-est des propriétés Bailey, Gillis, Davidson, Blair et McBeath jusqu'à un point, étant le coin sud-est de ladite propriété McBeath; DE LÀ, en direction du nord-ouest le long de la limite nord-est de la propriété d'A. B. McBeath jusqu'à intersection de la limite sud de la route nº 11; DE LÀ, en direction du nord-est le long de ladite limite sud de la route nº 11 jusqu'au point de départ.

THE WHOLE as shown within coloured lines on the attached plan No. M-1950 (A, B, C) dated Montreal, May 6, 1960.

LE TOUT, comme il est indiqué à l'intérieur des lignes de couleur figurant au plan nº M-1950 (A, B, C) ci-annexé, daté de Montréal le 6 mai 1960.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 95

AERONAUTICS ACT

Mont-Joli Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT MONT-JOLI AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Mont-Joli Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Mont-Joli Airport, in the parish of Ste-Flavie, County of Rimouski, in the Province of Quebec; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the end of each strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which horizontal surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 150 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands adjacent to or in the vicinity of the airport, including public road allowances and land under part of the St. Lawrence River, the outer limits

CHAPITRE 95

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Mont-Joli

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE MONT-JOLI

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Mont-Joli.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Mont-Joli situé dans la paroisse de Sainte-Flavie, comté de Rimouski, dans la province de Québec; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport qui comprend les pistes spécialement aménagées pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande est décrite plus en détail à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir de l'extrémité de chaque bande dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et dans un sens perpendiculaire à ce prolongement; cette surface d'approche est décrite plus en détail à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers le haut et l'extérieur à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition est définie plus en détail à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport; cette surface horizontale est décrite plus en détail à la partie IV de l'annexe. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est reputé être à 150 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, y compris les emprises de voies publiques et une partie du fond du fleuve

of which lands are described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land or any land under water to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the horizontal surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Premising that the bearings hereinafter mentioned are astronomical and are referred to the centre line of strip 06-24, Mont-Joli Airport, Mont-Joli, Province of Quebec, as North 38°06′00″ East.

BEGINNING at the intersection of the centre line of the strip associated with the runway designated 06-24 with the centre line of the strip associated with the runway designated 16-34; THENCE, North 38°06′00″ East along the centre line of the strip associated with the runway designated 06-24, a distance of two thousand (2,000) feet to a point; THENCE, at right angle, in a general Southeasterly direction, a distance of five hundred (500) feet to the airport reference point; said airport reference point being also at three thousand six hundred and eighty-six feet and four tenths of a foot (3,686.4′) measured along a line having bearing of North 47°19′ West from a point being the Westerly corner of lot 425, Parish of Ste-Flavie.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises comprising part of the Parish of Ste-Flavie, Registration Division of Rimouski, County of Rimouski, Province of Quebec and being more particularly described as follows:

COMMENCING at the intersection of the lot line between lots 123 and 124 with the waters' edge of St. Lawrence River; THENCE, following the waters' edge of St. Lawrence River, in a general Northeasterly direction, to its intersection with a line running North 44°08′39″ West and being one of the limits of the transitional surface of strip 16-34; THENCE, following the last mentioned line, North 44°08′39″ West, to its intersection with a line running North 41°34′00″ East, being at six thousand seven hundred and sixty (6,760) feet, measured along the Westerly production of the centre line of strip 16 and from the end of the said strip; THENCE, following the last mentioned line, North 41°34′00″ East, a distance of two thousand three hundred and fifty-two

Saint-Laurent; ces terrains sont définis à la partie II de l'annexe, sauf les terrains qui font à l'occasion partie de l'aéroport.

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain, situé sous l'eau ou non, auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur, à l'endroit où ledit point se trouverait, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface horizontale; ou

c) les surfaces de transition.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Il est posé en prémisse que les relèvements mentionnés ci-après sont astronomiques et se rapportent à l'axe de la bande 06-24, de l'aéroport de Mont-Joli, Mont-Joli, province de Québec, soit nord 38°06′00″ est.

COMMENÇANT à l'intersection de l'axe de la bande associée avec la piste désignée comme 06-24 et de l'axe de la bande associée avec la piste désignée comme 16-34; DE LÀ, jusqu'à un point situé nord 38°06′00″ est, le long de l'axe de la bande associée avec la piste désignée comme 06-24, à une distance de deux mille (2,000) pieds; DE LÀ, à angle droit, dans une direction générale sud-est, à une distance de cinq cents (500) pieds jusqu'au point de référence de l'aéroport lequel se trouve aussi à trois mille six cent quatre-vingt-six pieds et quatre dixièmes (3,686.4) mesurés le long d'une ligne ayant un relèvement nord 47°10′ ouest, à partir d'un point constituant l'angle ouest du lot 425 de la paroisse de Sainte-Flavie.

PARTIE II

Description des limites extérieures des terrains

LA TOTALITÉ ET CHACUNE des parcelles ou portions de terrains et d'immeubles comprenant une partie de la paroisse de Sainte-Flavie, division cadastrale de Rimouski, comté de Rimouski dans la province de Québec et définies plus en détail de la façon suivante:

COMMENÇANT au point d'intersection de la ligne de terrain située entre les lots 123 et 124 et de la rive du fleuve Saint-Laurent; DE LÀ, en suivant la rive du fleuve Saint-Laurent dans une direction générale nord-est, jusqu'à son intersection avec une ligne tracée en direction nord 44°08′39″ ouest et étant une des limites de la surface de transition de la bande 16-34; DE LÀ, en suivant la dernière ligne mentionnée, nord 44°08′39″ ouest jusqu'à son intersection avec une ligne tracée en direction nord 41°34′00″ est, soit à une distance de six mille sept cent soixante (6,760) pieds mesurée le long du prolongement ouest de l'axe de la bande 16 et à partir de l'extrémité de ladite bande; DE LÀ, en suivant la dernière ligne mentionnée nord 41°34′00″ est,

(2,352) feet to a point; THENCE, South 52°43′21″ East, to its intersection with the waters' edge of St. Lawrence River; THENCE, following the last mentioned waters' edge of St. Lawrence River, in a general Northeasterly direction, to its intersection with a line running North 37°31′37″ East and being one of the limits of the transitional surface of strip 06-24; THENCE, following the last mentioned line, North 37°31′37″ East, to its intersection with a line running North 29°34′10″ East and being one of the limits of the approach surface of strip 06-24; THENCE, following the last mentioned line, North 29°34′10″ East to its intersection with a line running South 51°54′00″ East, being at ten thousand (10,000) feet measured along the Northeasterly production of the centre line of strip 24 from the end of the said strip; THENCE, following the last mentioned line, South 51°54′00″ East, to its intersection with the waters' edge of St. Lawrence River; THENCE, following the last mentioned waters' edge of St. Lawrence River, in a general Northeasterly direction, to its intersection with the lot line between lots 8 and 9; THENCE, following the last mentioned lot line, passing through a public road, in a general Southeasterly direction, a distance of three thousand and four hundred (3,400) feet, more or less, to a point; THENCE, following a line, at right angle with the lot line between lots 8 and 9, in a general Southwesterly direction, to its intersection with the lot line between lots 10 and 12; THENCE, following the last mentioned lot line, in a general Southeasterly direction, to its intersection with the Northwesterly boundary of lot 454; THENCE, following the Northwesterly boundary of lots 454, 453, 452, 451, 450, 449, 448, 447, 445, 444 and 443, in a general Southwesterly direction, to its intersection with the Northeasterly boundary of lot 442; THENCE, following the last mentioned boundary, in a general Northwesterly direction, to the Northerly corner of lot 442; THENCE, following the Northwesterly boundary of lots 442, 441, 440, 439 and 438, in a general Southwesterly direction, to its intersection with the lot line between lots 437 and 438; THENCE, following the last mentioned lot line, passing through a public road, in a general Southeasterly direction, to its intersection with the Northwesterly boundary of lot 469; THENCE, following the last mentioned boundary, in a general Southwesterly direction, to its intersection with the lot line between lots 469 and 470; THENCE, following the last mentioned lot line, in a general Southeasterly direction, to its intersection with the Northwesterly boundary of lot 546 (Canada and Gulf Terminal Railways); THENCE, following the last mentioned boundary, in a general Westerly direction, to its intersection with the lot line between lots 475 and 476; THENCE, following the last mentioned lot line and its production, passing through lot 546 (Canada and Gulf Terminal Railways), and lot 545 (Canadian National Railways), in a general Southeasterly direction, to its intersection with the Northwesterly boundary of a public road (Price Road); THENCE, following the last mentioned boundary, in a general Southwesterly direction, to its intersection with the lot line between lots 489 and 490-3-17; THENCE, following the production of the last mentioned lot line, passing through a public road, and the lot line between lots 489, 490-10-14, 490-10-15, 490-10-16, 490-10-17, 490-10-18, 490-10-19, 490-10-20, 490-10-21, 490-10-22 and 490-10-23, in a general Southeasterly direction to the Easterly corner of lot

sur une distance de deux mille trois cent cinquante deux (2,352) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, sud 52°43′21″ est, jusqu'à son intersection avec la rive du fleuve Saint-Laurent; DE LÀ, en suivant la dernière ligne mentionnée de la rive du fleuve Saint-Laurent, dans une direction générale nord-est, jusqu'à son intersection avec une ligne tracée en direction nord 37°31′37″ est, qui est une des limites de la surface de transition de la bande 06-24; DE LÀ, en suivant la dernière ligne mentionnée, nord 37°31′37″ est, jusqu'à son intersection avec une ligne tracée en direction nord 29°34′10″ est qui est une des limites de la surface d'approche de la bande 06-24; DE LÀ, en suivant la dernière ligne mentionnée, nord 29°34′10″ est, jusqu'à son intersection avec une ligne tracée en direction sud de 51°54′00″ est, soit à une distance de dix mille (10,000) pieds mesurée le long du prolongement nord-est de l'axe de la bande 24 à partir de l'extrémité de ladite bande; DE LÀ, en suivant la dernière ligne mentionnée, sud 51°54′00″ est, jusqu'à son intersection avec la rive du fleuve Saint-Laurent; DE LÀ, en suivant la dernière ligne mentionnée de la rive du fleuve Saint-Laurent, dans une direction générale, nord-est, jusqu'à son intersection avec la ligne de terrain située entre les lots 8 et 9; DE LÀ, en suivant la dernière ligne de terrain mentionnée, croisant une voie publique, dans une direction générale sud-est, sur une distance de trois mille quatre cents (3,400) pieds, plus ou moins, jusqu'à un point; DE LÀ, en suivant une ligne à angle droit avec la ligne de terrain située entre les lots 8 et 9, dans une direction générale sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de terrain située entre les lots 10 et 12; DE LÀ, en suivant la dernière ligne de terrain mentionnée, dans une direction générale sud-est, jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest du lot 454; DE LÀ, en suivant la limite nord-ouest des lots 454, 453, 452, 451, 450, 449, 448, 447, 445, 444 et 443, dans une direction générale sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la limite nord-est du lot 442; DE LÀ, en suivant la dernière limite mentionnée, dans une direction générale nord-ouest, jusqu'à l'angle nord du lot 442; DE LÀ, en suivant la limite nord-ouest des lots 442, 441, 440, 439 et 438, dans une direction générale sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de terrain située entre les lots 437 et 438; DE LÀ, en suivant la dernière ligne de terrain mentionnée, croisant une voie publique, dans une direction générale sud-est, jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest du lot 469; DE LÀ, en suivant la dernière limite mentionnée, dans une direction générale sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de terrain située entre les lots 469 et 470; DE LÀ, en suivant la dernière ligne de terrain mentionnée, dans une direction générale sud-est, jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest du lot 546 (Canada and Gulf Terminal Railways); DE LÀ, en suivant la dernière limite mentionnée, dans une direction générale ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de terrain située entre les lots 475 et 476; DE LÀ, en suivant la dernière ligne de terrain mentionnée ainsi que son prolongement et en croisant le lot 546 (Canada and Gulf Terminal Railways) et le lot 545 (Chemin de fer du Canadien National) dans une direction générale sud-est, jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest d'une voie publique (Chemin Price); DE LÀ, en suivant la dernière limite mentionnée, dans une direction générale sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de terrain située entre les lots 489 et 490-3-17; DE LÀ,

490-10-23; THENCE, following the Southeasterly boundary of lots 490-10-23, 490-10-13 (street), 490-10-29, 490-10-30, 490-10-31, 490-10-2 (street), 490-10-1 (street), 490-11-3 (street), 490-11-11, 491-53-27, 491-53-28, 491-53-29, 491-53-30, 491-53-31, 491-53-21, 491-53-1 (street), 494-31-41 (street), 494-31-40, 494-31-39, 494-31-38, 494-31-25 (street), 494-31-24 and 494-31-13, in a general Southwesterly direction, to the Southerly corner of lot 494-31-13; THENCE, following a line, passing through a public road (Jacques-Cartier Boulevard), in a general Southwesterly direction, to the Easterly corner of lot 499-56-11; THENCE, following the Southeasterly boundary of lots 499-56-11, 499-56-22, 499-56-23 (street), 500-91-1 (street), 500-91-12, 500-91-23, 500-91-40 (Gaboury Boulevard), 500-91-41, 501-21-13 and 501-21-14 (street), in a general Southwesterly direction, to the Southerly corner of lot 501-21-14 (street); THENCE, following the lot line between lots 501, 501-21-14 (street) and 501-21-15, in a general Northwesterly direction, to its intersection with the Southerly boundary of Gaboury Boulevard; THENCE, following the last mentioned boundary, in a general Westerly direction, to its intersection with the lot line between lots 503-25 (avenue) and 503-8 (avenue); THENCE, following the last mentioned lot line, and the lot line between lots 504-1-10 (avenue), 504-6 (avenue), 504-1, 504-2, 505-1, 504 and 505, in a general Southwesterly direction, to its intersection with the lot line between lots 505-1 and 506; THENCE, following the last mentioned lot line, in a general Northwesterly direction to its intersection with the Southeasterly boundary of a public road; THENCE, following a line passing through part of the said public road, in a general Northwesterly direction, to the Easterly corner of lot 194-1-4; THENCE, following the lot line between lots 194-1-4 and 194-1-5, in a general Northwesterly direction to the Southwesterly corner of lot 194-1-5-1; THENCE, following the Southeasterly boundary of lots 194-1-4-2, 194-1-4-1, 194-1-2, 194-1-1, 194-1-28 (street), 194-1-29, 194-1-30, 194-1-31, 194-1-45 (street), 193, 192, 192-1, 192-2, 191, 190 and 189, in a general Southwesterly direction, to its intersection with the lot line between lots 188 and 189; thence, following the lot line between lots 188 and 512, in a general Southeasterly direction, to the Easterly corner of lot 188; THENCE, following the Southeasterly boundary of lots 188, 187, 186, 185 and 184, in a general Southwesterly direction, to its intersection with the lot line between lots 183 and 184; thence, following the last mentioned lot line, and its production, passing through lot 545 (Canadian National Railways), in a general Northwesterly direction, to its intersection with the Northwesterly boundary of lot 545 (Canadian National Railways); THENCE, following the last mentioned boundary, in a general Southwesterly direction, to its intersection with the lot line between lots 181 and 182; THENCE, following the last mentioned lot line, and its production, passing through a public road, in a general Northwesterly direction, to its intersection with the Northwesterly boundary of a public road; THENCE, following the last mentioned boundary, in a general Southwesterly direction, to its intersection with the lot line between lots 173 and 174; THENCE following the last mentioned lot line, and the lot line between lots 132 and 133, in a general Northwesterly direction, a distance of five

en suivant le prolongement de la dernière ligne de terrain mentionnée, en croisant une voie publique, et la ligne de terrain située entre les lots 489, 490-10-14, 490-10-15, 490-10-16, 490-10-17, 490-10-18, 490-10-19, 490-10-20, 490-10-21, 490-10-22 et 490-10-23, dans une direction générale sud-est jusqu'à l'angle est du lot 490-10-23; DE LÀ, en suivant la limite sud-est des lots 490-10-23, 490-10-13 (rue), 490-10-29, 490-10-30, 490-10-31, 490-10-2 (rue), 490-10-1 (rue), 490-11-3 (rue), 490-11-11, 491-53-27, 491-53-28, 491-53-29, 491-53-30, 491-53-31, 491-53-21, 491-53-1 (rue), 494-31-41 (rue), 494-31-40, 494-31-39, 494-31-38, 494-31-25 (rue), 494-31-24 et 494-31-13, dans une direction générale sud-ouest, jusqu'à l'angle sud du lot 494-31-13; DE LÀ, en suivant une ligne croisant un voie publique (boulevard Jacques-Cartier), dans une direction générale sud-ouest, jusqu'à l'angle est du lot 499-56-11; DE LÀ, en suivant la limite sud-est des lots 499-56-11, 499-56-22, 499-56-23 (rue), 500-91-1 (rue), 500-91-12, 500-91-23, 500-91-40 (boulevard Gaboury), 500-91-41, 501-21-13 et 501-21-14 (rue), dans une direction générale sud-ouest, jusqu'à l'angle sud du lot 501-21-14 (rue); DE LÀ, en suivant la ligne de terrain située entre les lots 501, 501-21-14 (rue) et 501-21-15, dans une direction générale nord-ouest, jusqu'à son intersection avec la limite sud du boulevard Gaboury; DE LÀ, en suivant la dernière limite mentionnée, dans une direction générale ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de terrain située entre les lots 503-25 (avenue) et 503-8 (avenue); DE LÀ, en suivant la dernière ligne de terrain mentionnée, et la ligne de terrain située entre les lots 504-1-10 (avenue), 504-6 (avenue), 504-1, 504-2, 505-1, 504 et 505, dans une direction générale sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de terrain située entre les lots 505-1 et 506; DE LÀ, en suivant la dernière ligne de terrain mentionnée, dans une direction générale nord-ouest, jusqu'à son intersection avec la limite sud-est d'une voie publique; DE LÀ, en suivant une ligne qui croise une partie de ladite voie publique, dans une direction générale nord-ouest, jusqu'à l'angle est du lot 194-1-4; DE LÀ, en suivant la ligne de terrain située entre les lots 194-1-4 et 194-1-5, dans une direction générale nord-ouest, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 194-1-5-1; DE LÀ, en suivant la limite sud-est des lots 194-1-4-2, 194-1-4-1, 194-1-2, 194-1-1, 194-1-28 (rue), 194-1-29, 194-1-30, 194-1-31, 194-1-45 (rue), 193, 192, 192-1, 192-2, 191, 190 et 189, dans une direction générale sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de terrain située entre les lots 188 et 189; DE LÀ, en suivant la ligne de terrain située entre les lots 188 et 512, dans une direction générale sud-est, jusqu'à l'angle est du lot 188; DE LÀ, en suivant la limite sud-est des lots 188, 187, 186, 185 et 184, dans une direction générale sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de terrain située entre les lots 183 et 184; DE LÀ, en suivant la dernière ligne de terrain mentionnée ainsi que son prolongement, croisant le lot 545 (Chemin de fer du Canadien National), dans une direction générale nord-ouest, jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest du lot 545 (Chemin de fer du Canadien National); DE LÀ, en suivant la dernière limite mentionnée, dans une direction générale sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de terrain située entre les lots 181 et 182; DE LÀ, en suivant la dernière ligne de terrain mentionnée ainsi que son prolonge-

thousand and five hundred (5,500) feet to a point; thence, following a line, at right angle, with the lot line between lots 132 and 133, in a general Northeasterly direction, to its intersection with the lot line between lots 123 and 125; THENCE, following the last mentioned lot line, its production and the lot line between lots 123 and 124, passing through a public road, in a general Northwesterly direction, to the Point of Commencement, which lands and part of St. Lawrence River are shown on Department of Transport Plan No. M-3800, dated May 4, 1972.

ment, croisant une voie publique dans une direction générale nord-ouest, jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest d'une voie publique; DE LÀ, en suivant la dernière limite mentionnée, dans une direction générale sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de terrain située entre les lots 173 et 174; DE LÀ, en suivant la dernière ligne de terrain mentionnée, et la ligne de terrain située entre les lots 132 et 133, dans une direction générale nord-ouest, sur une distance de cinq mille cinq cents (5,500) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, en suivant une ligne, à angle droit, avec la ligne de terrain située entre les lots 132 et 133, dans une direction générale nord-est, jusqu'à son intersection avec la ligne de terrain située entre les lots 123 et 125; DE LÀ, en suivant la dernière ligne de terrain mentionnée ainsi que son prolongement et la ligne de terrain située entre les lots 123 et 124, croisant une voie publique, dans une direction générale nord-ouest, jusqu'au point de départ. Ces terrains et cette partie du fleuve Saint-Laurent sont indiqués sur le plan numéro M-3800, du ministère des Transports, en date du 4 mai 1972.

The said parcels or tracts of land, the outer limits of which are described above, are being composed of lots and/or part of lots as follows:

Lesdites parcelles ou portions de terrain, dont les limites extérieures sont décrites ci-dessus, se composent des lots et/ou d'une partie des lots suivants:

PARISH OF STE-FLAVIE

Lots:

P. 9
P. 10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
P. 36
P. 37
P. 38
P. 39
P. 40
P. 41
P. 42
43
P. 44
P. 45
P. 46
P. 47
P. 48
P. 49
P. 51
P. 52
P. 53
54
55
55a
P. 56
56a
P. 57
57a
58
59
60
61
62
62a
P. 63
P. 64
65
66
67
68
69

PAROISSE DE SAINTE-FLAVIE

Lots:

P. 9
P. 10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
P. 36
P. 37
P. 38
P. 39
P. 40
P. 41
P. 42
43
P. 44
P. 45
P. 46
P. 47
P. 48
P. 49
P. 51
P. 52
P. 53
54
55
55a
P. 56
56a
P. 57
57a
58
59
60
61
62
62a
P. 63
P. 64
65
66
67
68
69

PARISH OF STE-FLAVIE—*Cont.*

Lots:	
70	122
71	123
72	P. 125
72a	P. 126
73	P. 127
P. 74	P. 128
75	P. 129
75a	P. 130
76	P. 131
77	P. 132
78	P. 174
79	P. 175
80	P. 176
81	P. 177
82	P. 180
83	P. 181
83-1	P. 182
84	P. 183
85	184
86	185
87	186
88	187
88-1 to 88-7	188
89	189
90	190
91	191
92	192
93	192-1
94	192-2
95	193
95-1	194
96	194-1
97	194-1-1
98	194-1-2
99	194-1-3
100	194-1-4-1
101	194-1-4-2
102	194-1-5
103	194-1-5-1
104	194-1-6
105	194-1-6-1
105-1	194-1-7
106	194-1-8
107	194-1-8-1
108	194-1-8-2
109	194-1-9 to 194-1-48
110	194-2
111	195
112	195-1
113	195-1-1 to 195-1-5
114	195-1-6-1-1
115	195-1-6-1-2
116	195-1-6-2-1
117	195-1-6-2-2
118	195-1-7 to 195-1-40
119	195-2 to 195-4
120	195-5-1 to 195-5-5
121	195-6 to 195-15

PAROISSE DE SAINTE-FLAVIE—*Suite*

Lots:	
70	122
71	123
72	P. 125
72a	P. 126
73	P. 127
P. 74	P. 128
75	P. 129
75a	P. 130
76	P. 131
77	P. 132
78	P. 174
79	P. 175
80	P. 176
81	P. 177
82	P. 180
83	P. 181
83-1	P. 182
84	P. 183
85	184
86	185
87	186
88	187
88-1 à 88-7	188
89	189
90	190
91	191
92	192
93	192-1
94	192-2
95	193
95-1	194
96	194-1
97	194-1-1
98	194-1-2
99	194-1-3
100	194-1-4-1
101	194-1-4-2
102	194-1-5
103	194-1-5-1
104	194-1-6
105	194-1-6-1
105-1	194-1-7
106	194-1-8
107	194-1-8-1
108	194-1-8-2
109	194-1-9 à 194-1-48
110	194-2
111	195
112	195-1
113	195-1-1 à 195-1-5
114	195-1-6-1-1
115	195-1-6-1-2
116	195-1-6-2-1
117	195-1-6-2-2
118	195-1-7 à 195-1-40
119	195-2 à 195-4
120	195-5-1 à 195-5-5
121	195-6 à 195-15

PARISH OF STE-FLAVIE—*Cont.*

Lots:

196
196-1
196-1-1
196-2
196-3
196-4
196-4-1 to 196-4-4
196-4-5-1
196-4-5-2
196-4-6 to 196-4-17
196-4-18-1
196-4-18-2
196-4-19
196-4-20-1
196-4-20-2
196-4-21
196-4-22-1
196-4-22-2
196-4-23 to 196-4-26
196-4-27-1
196-4-27-2
196-4-28
196-4-29
196-5
196-6
196-7
196-7-1
196-7-2
196-8
196-8-1
196-8-2
196-9-1-1
196-9-1-2
196-9-2
196-9-3
196-10 to 196-21
196-21A
196-22 to 196-27
196-28
196-28-1 to 196-28-3
196-29 to 196-59
197-1
197-2A
197-2B
197-3 to 197-68
197-69
197-69-1
197-70
197-70-1 to 197-70-10
197-71-1
197-71-2
197-72
197-73
197-73-1 to 197-73-25
197-73-28 to 197-73-42
197-74
197-75
197-75-1 to 197-75-6
197-76 to 197-84
197-85-1 to 197-85-10
197-86 to 197-100
197-101-1
197-101-2
197-102 to 197-143
197-145
198
198-1
199
199a
199a-1
200
201
202
203
203-1 to 203-3
203-4-1
203-4-2
203-5 to 203-9
203-11
203-12
203-13
203-13-1
203-13-1-1
203-14 to 203-19
203-20
203-20-1
203-21 to 203-24
203-25
203-25-1
203-26
203-26-1
203-27
203-27-1
203-28 to 203-47
203-48-1
203-48-2
203-49 to 203-56
203-57-1
203-57-2
203-58
203-58-1
203-59 to 203-86
203-87
203-87-1
203-88 to 203-104
203-105-1 to 203-105-3
203-106 to 203-110
203-111-1
203-111-2
203-112 to 203-118
203-119-1
203-119-2
203-120 to 203-139
203-140
203-140-1 to 203-140-6
203-141

PAROISSE DE SAINTE-FLAVIE—*Suite*

Lots:

196
196-1
196-1-1
196-2
196-3
196-4
196-4-1 à 196-4-4
196-4-5-1
196-4-5-2
196-4-6 à 196-4-17
196-4-18-1
196-4-18-2
196-4-19
196-4-20-1
196-4-20-2
196-4-21
196-4-22-1
196-4-22-2
196-4-23 à 196-4-26
196-4-27-1
196-4-27-2
196-4-28
196-4-29
196-5
196-6
196-7
196-7-1
196-7-2
196-8
196-8-1
196-8-2
196-9-1-1
196-9-1-2
196-9-2
196-9-3
196-10 à 196-21
196-21A
196-22 à 196-27
196-28
196-28-1 à 196-28-3
196-29 à 196-59
197-1
197-2A
197-2B
197-3 à 197-68
197-69
197-69-1
197-70
197-70-1 à 197-70-10
197-71-1
197-71-2
197-72
197-73
197-73-1 à 197-73-25
197-73-28 à 197-73-42
197-74
197-75
197-75-1 à 197-75-6
197-76 à 197-84
197-85-1 à 197-85-10
197-86 à 197-100
197-101-1
197-101-2
197-102 à 197-143
197-145
198
198-1
199
199a
199a-1
200
201
202
203
203-1 à 203-3
203-4-1
203-4-2
203-5 à 203-9
203-11
203-12
203-13
203-13-1
203-13-1-1
203-14 à 203-19
203-20
203-20-1
203-21 à 203-24
203-25
203-25-1
203-26
203-26-1
203-27
203-27-1
203-28 à 203-47
203-48-1
203-48-2
203-49 à 203-56
203-57-1
203-57-2
203-58
203-58-1
203-59 à 203-86
203-87
203-87-1
203-88 à 203-104
203-105-1 à 203-105-3
203-106 à 203-110
203-111-1
203-111-2
203-112 à 203-118
203-119-1
203-119-2
203-120 à 203-139
203-140
203-140-1 à 203-140-6
203-141

PARISH OF STE-FLAVIE—*Cont.*

Lots:

203-142
203-143-1
203-143-2
203-144 to 203-166
203-167-1
203-167-2
203-168-1
203-168-2
203-169
203-170
203-170-1
203-171 to 203-201
203-202
203-202-1
203-203 to 203-235
204
205
206
207
208
209-1
209-2
210
211-1 to 211-4
212-1 to 212-3
213 to 216
217-1 to 217-4
218-1
218-2
219
220-1 to 220-4
221-1 to 221-3
222
222-1 to 222-3
222-4-1
222-4-2
222-5-1
222-5-2
222-6
222-6-1
222-6-2
222-7
222-7-1
222-8
222-8-1
222-8-2
222-9
222-9-1
222-9-2
222-10
222-11
222-12
222-12-1
222-12-2
222-13
222-14
222-15
222-15-1
222-16 to 222-57
222-58
222-58-1 to 222-58-11
222-59 to 222-61
222-62-1
222-62-2
222-63
222-63-1
222-64 to 222-93
222-95 to 222-107
222-109 to 222-128
223
223-1
284-1 to 284-10
284-11
284-11-1
284-11-2
284-12
284-13
284-13-1 and 284-13-2
284-14 to 284-24
284-25-1
284-25-2
284-26 to 284-29
284-30
284-30-1
284-31
284-31-1
284-31-2
284-32 to 284-35
284-36
284-36-1 to 284-36-6
284-36-7
284-36-7-1
284-36-8
284-36-8-1
284-36-9 to 284-36-14
284-37 to 284-73
285
285-1
335
335-1
335-1-1
335-2 to 335-15
335-16
335-16-1 to 335-16-3
335-17 to 335-22
335-23
335-23-1 to 335-23-14
335-24-1
335-24-2
335-25 to 335-44
335A
336
336-1
336-2
400
400-1 to 400-16

PAROISSE DE SAINTE-FLAVIE—*Suite*

Lots:

203-142
203-143-1
203-143-2
203-144 à 203-166
203-167-1
203-167-2
203-168-1
203-168-2
203-169
203-170
203-170-1
203-171 à 203-201
203-202
203-202-1
203-203 à 203-235
204
205
206
207
208
209-1
209-2
210
211-1 à 211-4
212-1 à 212-3
213 à 216
217-1 à 217-4
218-1
218-2
219
220-1 à 220-4
221-1 à 221-3
222
222-1 à 222-3
222-4-1
222-4-2
222-5-1
222-5-2
222-6
222-6-1
222-6-2
222-7
222-7-1
222-8
222-8-1
222-8-2
222-9
222-9-1
222-9-2
222-10
222-11
222-12
222-12-1
222-12-2
222-13
222-14
222-15
222-15-1
222-16 à 222-57
222-58
222-58-1 à 222-58-11
222-59 à 222-61
222-62-1
222-62-2
222-63
222-63-1
222-64 à 222-93
222-95 à 222-107
222-109 à 222-128
223
223-1
284-1 à 284-10
284-11
284-11-1
284-11-2
284-12
284-13
284-13-1 et 284-13-2
284-14 à 284-24
284-25-1
284-25-2
284-26 à 284-29
284-30
284-30-1
284-31
284-31-1
284-31-2
284-32 à 284-35
284-36
284-36-1 à 284-36-6
284-36-7
284-36-7-1
284-36-8
284-36-8-1
284-36-9 à 284-36-14
284-37 à 284-73
285
285-1
335
335-1
335-1-1
335-2 à 335-15
335-16
335-16-1 à 335-16-3
335-17 à 335-22
335-23
335-23-1 à 335-23-14
335-24-1
335-24-2
335-25 à 335-44
335A
336
336-1
336-2
400
400-1 à 400-16

PARISH OF STE-FLAVIE—*Cont.*

Lots:

400-17-1
400-17-2
400-18 to 400-25
400-26-1 to 400-26-5
400-27 to 400-32
400-33-1
400-33-2
400-34-1 to 400-34-4
400-35 to 400-90
400-91-1 to 400-91-7
400-92 to 400-106
400-106-1
400-107 to 400-113
400-114-1
400-114-2
400-115 to 400-124
400-125-1
400-125-2
400-128 to 400-143
400-144
400-145
400-146 to 400-186
401
401-1
401-2
402
402-1 to 402-5
402-6-1
402-6-2
402-7 to 402-10
402-14
402-19 to 402-66
403
418-1 to 418-11
419
420
420-1
421
P. 422
423
P. 424
425 to 437
P. 470
P. 471
P. 472
P. 473
P. 474
P. 475
P. 476
P. 477
P. 478
P. 479
P. 480
P. 481
P. 482
P. 483
483-1
483-2
P. 484
484-1
484-2
P. 485
485-1
P. 486
486-1
P. 487
487-1
P. 488
P. 489
489-1
490-1
490-2-1 to 490-2-5
490-2-6-1
490-2-6-2
490-2-7
490-2-8-1 to 490-2-8-3
490-2-9 to 490-2-11
490-2-12
490-2-12-1
490-2-13
490-2-14-1
490-2-14-2
490-3
490-3-1 to 490-3-3
490-3-4-1
490-3-4-2
490-3-5 to 490-3-17
490-4 to 490-9
490-10-1 to 490-10-36
490-11-1 to 490-11-11
490-12 to 490-15
491-1
491-1-1
491-2
491-2-1
491-3 to 491-7
491-8-1 to 491-8-4
491-8-5
491-8-5-1
491-8-6 to 491-8-14
491-9 to 491-12
491-13
491-13-1
491-14
491-14-1
491-15
491-15-1
491-16
491-16-1
491-17 to 491-29
491-30
491-30-1 to 491-30-44
491-31 to 491-52
491-53-1 to 491-53-16
491-53-17
491-53-17-1

PAROISSE DE SAINTE-FLAVIE—*Suite*

Lots:

400-17-1
400-17-2
400-18 à 400-25
400-26-1 à 400-26-5
400-27 à 400-32
400-33-1
400-33-2
400-34-1 à 400-34-4
400-35 à 400-90
400-91-1 à 400-91-7
400-92 à 400-106
400-106-1
400-107 à 400-113
400-114-1
400-114-2
400-115 à 400-124
400-125-1
400-125-2
400-128 à 400-143
400-144
400-145
400-146 à 400-186
401
401-1
401-2
402
402-1 à 402-5
402-6-1
402-6-2
402-7 à 402-10
402-14
402-19 à 402-66
403
418-1 à 418-11
419
420
420-1
421
P. 422
423
P. 424
425 à 437
P. 470
P. 471
P. 472
P. 473
P. 474
P. 475
P. 476
P. 477
P. 478
P. 479
P. 480
P. 481
P. 482
P. 483
483-1
483-2
P. 484
484-1
484-2
P. 485
485-1
P. 486
486-1
P. 487
487-1
P. 488
P. 489
489-1
490-1
490-2-1 à 490-2-5
490-2-6-1
490-2-6-2
490-2-7
490-2-8-1 à 490-2-8-3
490-2-9 à 490-2-11
490-2-12
490-2-12-1
490-2-13
490-2-14-1
490-2-14-2
490-3
490-3-1 à 490-3-3
490-3-4-1
490-3-4-2
490-3-5 à 490-3-17
490-4 à 490-9
490-10-1 à 490-10-36
490-11-1 à 490-11-11
490-12 à 490-15
491-1
491-1-1
491-2
491-2-1
491-3 à 491-7
491-8-1 à 491-8-4
491-8-5
491-8-5-1
491-8-6 à 491-8-14
491-9 à 491-12
491-13
491-13-1
491-14
491-14-1
491-15
491-15-1
491-16
491-16-1
491-17 à 491-29
491-30
491-30-1 à 491-30-44
491-31 à 491-52
491-53-1 à 491-53-16
491-53-17
491-53-17-1

PARISH OF STE-FLAVIE—*Cont.*

Lots:

491-53-18 to 491-53-31
492-1 to 492-8
492-10 to 492-13
492-14-1 and 492-14-2
492-15-1 to 492-15-3
492-16
492-16-1 and 492-16-2
492-17
492-17-1
492-18 to 492-21
492-22
492-22-1 and 492-22-2
492-23 to 492-27
492-28
492-28-1
492-29 to 492-67
492-68
492-68-1 to 492-68-5
492-69 to 492-79
493
494-1 to 494-21
494-22
494-22-1
494-23
494-24
494-25
494-25-1 to 494-25-3
494-26
494-27
494-28-1 to 494-28-3
494-29
494-30
494-31-1 to 494-31-49
498-1 to 498-4
499-1-1 to 499-1-8
499-2
499-3
499-4
499-4-1
499-5 to 499-41
499-42-1 and 499-42-2
499-43
499-43-1
499-44 to 499-55
499-56-1 to 499-56-23
499-57 to 499-64
500-1 to 500-9
500-10-1 to 500-10-12
500-11
500-12
500-13-1 and 500-13-2
500-14-1 and 500-14-2
500-15
500-15-1 to 500-15-6
500-16
500-16-1
500-17
500-18
500-19
500-19-1 to 500-19-3
500-20-1
500-20-2-1 and 500-20-2-2
500-20-3 to 500-20-7
500-21 to 500-84
500-85-1 to 500-85-18
500-86 to 500-90
500-91-1 to 500-91-35
500-91-40 and 500-91-41
501
501-1 to 501-6
501-7
501-7-1 to 501-7-4
501-8 to 501-18
501-19-1 to 501-19-10
501-19-11-1 and 501-19-11-2
501-19-12
501-20
501-21-13 to 501-21-17
501-22
501-22-1 to 501-22-3
501-23
501-24-1 to 501-24-9
501-24-10-1 and 501-24-10-2
501-24-11 to 501-24-47
501-25 and 501-26
501-31 to 501-54
501-55-1 and 501-55-2
501-56 to 501-58
501-60 to 501-62
502
502-1
502-1-1 to 502-1-21
502-1-22-1 and 502-1-22-2
502-1-23 to 502-1-34
502-2 to 502-21
503
503-1
503-1-1 and 503-1-2
503-1-25 to 503-1-51
503-2
503-3
504-1
504-1-1 to 504-1-10
504-2 to 504-5
505-1 and 505-2
545
546
546-1
547 to 568
569
569-1
570 to 626
627
627-1
628 to 649
650

PAROISSE DE SAINTE-FLAVIE—*Suite*

Lots:

491-53-18 à 491-53-31
492-1 à 492-8
492-10 à 492-13
492-14-1 et 492-14-2
492-15-1 à 492-15-3
492-16
492-16-1 et 492-16-2
492-17
492-17-1
492-18 à 492-21
492-22
492-22-1 et 492-22-2
492-23 à 492-27
492-28
492-28-1
492-29 à 492-67
492-68
492-68-1 à 492-68-5
492-69 à 492-79
493
494-1 à 494-21
494-22
494-22-1
494-23
494-24
494-25
494-25-1 à 494-25-3
494-26
494-27
494-28-1 à 494-28-3
494-29
494-30
494-31-1 à 494-31-49
498-1 à 498-4
499-1-1 à 499-1-8
499-2
499-3
499-4
499-4-1
499-5 à 499-41
499-42-1 et 499-42-2
499-43
499-43-1
499-44 à 499-55
499-56-1 à 499-56-23
499-57 à 499-64
500-1 à 500-9
500-10-1 à 500-10-12
500-11
500-12
500-13-1 et 500-13-2
500-14-1 et 500-14-2
500-15
500-15-1 à 500-15-6
500-16
500-16-1
500-17
500-18
500-19
500-19-1 à 500-19-3
500-20-1
500-20-2-1 et 500-20-2-2
500-20-3 à 500-20-7
500-21 à 500-84
500-85-1 à 500-85-18
500-86 à 500-90
500-91-1 à 500-91-35
500-91-40 et 500-91-41
501
501-1 à 501-6
501-7
501-7-1 à 501-7-4
501-8 à 501-18
501-19-1 à 501-19-10
501-19-11-1 et 501-19-11-2
501-19-12
501-20
501-21-13 à 501-21-17
501-22
501-22-1 à 501-22-3
501-23
501-24-1 à 501-24-9
501-24-10-1 et 501-24-10-2
501-24-11 à 501-24-47
501-25 et 501-26
501-31 à 501-54
501-55-1 et 501-55-2
501-56 à 501-58
501-60 à 501-62
502
502-1
502-1-1 à 502-1-21
502-1-22-1 et 502-1-22-2
502-1-23 à 502-1-34
502-2 à 502-21
503
503-1
503-1-1 et 503-1-2
503-1-25 à 503-1-51
503-2
503-3
504-1
504-1-1 à 504-1-10
504-2 à 504-5
505-1 et 505-2
545
546
546-1
547 à 568
569
569-1
570 à 626
627
627-1
628 à 649
650

PARISH OF STE-FLAVIE—*Conc.*

Lots:

650-1
651
651-1
652
653
654
654-1
655 to 658
659
659-1
660
661
662
662-1
663 to 685

PAROISSE DE SAINTE-FLAVIE—*Fin*

Lots:

650-1
651
651-1
652
653
654
654-1
655 à 658
659
659-1
660
661
662
662-1
663 à 685

PART III

Description of Approach Surfaces

Being a surface abutting each end of the strips associated with the runways designated 06-24 and 16-34, and more particularly described as follows:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 06 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 16 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one hundred and fifty (150) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and six thousand (6,000) feet measured horizontally from the end of the strip the outer ends of the imaginary horizontal line being one thousand one hundred (1,100) feet from the projected centre line,

(*c*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 24 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, two hundred (200) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from the projected centre line,

(*d*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 34 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip, one hundred and sixty-nine (169) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and six thousand and nine hundred (6,900) feet measured horizon-

PARTIE III

Description des surfaces d'approche

Soit des surfaces prolongeant chacune des extrémités des bandes, associées aux pistes désignées comme 06-24 et 16-34, et décrites en détail comme suit:

a) une surface prolongeant l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 06 et consistant en un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical et de cinquante (50) pieds dans le sens horizontal, s'élevant jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande à deux cents (200) pieds par rapport au niveau de l'extrémité de la bande, dans le sens vertical, et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de la bande, dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de l'axe,

b) une surface prolongeant l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 16 et consistant en un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical et de quarante (40) pieds dans le sens horizontal, s'élevant jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande à cent cinquante (150) pieds par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à six mille (6,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à mille cent (1,100) pieds du prolongement de l'axe,

c) une surface prolongeant l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 24 et consistant en un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical et de cinquante (50) pieds dans le sens horizontal, s'élevant jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande à deux cents (200) pieds par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de l'axe,

d) une surface prolongeant l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 34 et consistant en un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical et de quarante (40) pieds dans le sens horizontal, s'élevant jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande à cent soixante-neuf (169)

tally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal lines being one thousand one hundred and seventy-six (1,176) feet from the projected centre line,

which approach surfaces are shown on Department of Transport Plan No. M-3800 dated May 4, 1972.

PART IV

Description of the Horizontal Surface

Being an imaginary flat surface consisting of a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the assigned elevation of the airport reference point, which surface is shown on Department of Transport Plan No. M-3800 dated May 4, 1972.

PART V

Description of Each Strip

Each strip is described as follows:

(*a*) the strip associated with runway 06-24 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and six thousand six hundred (6,600) feet in length, and

(*b*) the strip associated with runway 16-34 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and four thousand four hundred (4,400) feet in length,

which strips are shown on Department of Transport Plan No. M-3800 dated May 4, 1972.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip, and extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the horizontal surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Transport Plan No. M-3800 dated May 4, 1972.

pieds par rapport au niveau de l'extrémité de la bande dans le sens vertical et à six mille neuf cents (6,900) pieds de l'extrémité de la bande dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à mille cent soixante-seize (1,176) pieds du prolongement de l'axe,

ces surfaces d'approche sont indiquées sur le plan nº M-3800, en date du 4 mai 1972, du ministère des Transports.

PARTIE IV

Description de la surface horizontale

Soit une surface plane imaginaire constituée d'un plan ordinaire situé à une altitude constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude désignée du point de repère de l'aéroport; cette surface est indiquée sur le plan nº M-3800, en date du 4 mai 1972, du ministère des Transports.

PARTIE V

Description de chaque bande

Chaque bande est décrite de la façon suivante:

a) la bande associée à la piste 06-24 mesure mille (1,000) pieds de largeur, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et six mille six cents (6,600) pieds de longueur, et

b) la bande associée à la piste 16-34 mesure mille (1,000) pieds de largeur, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et quatre mille quatre cents (4,400) pieds de longueur,

ces bandes sont indiquées sur le plan nº M-3800, en date du 4 mai 1972, du ministère des Transports.

PARTIE VI

Description de chaque surface de transition

Soit une surface constituée d'un plan incliné s'élevant à raison de un (1) pied dans le sens vertical et de sept (7) pieds dans le sens horizontal, suivant une direction perpendiculaire à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, s'étendant vers le haut et vers l'extérieur de chaque bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à une intersection avec la surface horizontale ou une autre surface de transition d'une bande adjacente; ces surfaces de transition sont indiquées sur le plan nº M-3800, en date du 4 mai 1972, du ministère des Transports.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 96

AERONAUTICS ACT

Montreal International Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT MONTREAL INTERNATIONAL AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Montreal International Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Montreal International Airport, Dorval, in the Province of Quebec; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane centering on and 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, 1,200 feet in width, including the runway, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 104 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule except any such lands that are described in Part III of the schedule.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or

CHAPITRE 96

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport international de Montréal

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE MONTRÉAL

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport international de Montréal*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport international de Montréal, à Dorval, dans la province de Québec; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, de 1,200 pieds de largeur, piste comprise, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire centré sur le point de repère de l'aéroport et situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée de ce point de repère. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 104 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, décrits plus en détail à la partie II de l'annexe, à l'exception des terrains décrits à la partie III de l'annexe.

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet,

any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the limits of which may be described as follows:

BEGINNING at the intersection of the lot line between lots 492 and 493 of the Official Plan and Book of Reference for the Parish of St. Laurent with the Northwesterly boundary of Côte de Liesse Road; THENCE, following the said lot line between lots 492 and 493 in a Northwesterly direction to a line parallel to the centre line of the Runway 06R-24L running N. 42°40′ E. and one thousand five hundred and fifty-nine feet (1,559′) therefrom measured in a Southeasterly direction; THENCE, following the last described line N. 42°40′ E. to its intersection with a line running N. 47°20′ W. at six thousand eight hundred and fifty feet (6,850′) measured in a Northeasterly direction from the end of the strip of the aforementioned runway; THENCE, following the last described line N. 47°20′ W. a distance of three thousand one hundred and eighteen feet (3,118′) to a point; THENCE, N. 34°41′50″ E. to its intersection with the lot line between lots 490 and 491; THENCE, in a Northwesterly direction following the Northeasterly boundary of lot 491 and its Northwesterly production to its intersection with the Northwesterly boundary of Côte Vertu Road; THENCE, following the last mentioned boundary in a Southwesterly direction to its intersection with the lot line between lots 210-642 and 210-479; THENCE, in a Northwesterly direction following the last mentioned lot line and its Northwesterly production to the Northwesterly corner of lot 210-479; THENCE, in a Northeasterly direction to a point being the Southeasterly corner of lot 209; THENCE, following the lot line between lots 209 and 210 in a Northwesterly direction to a point on the Southerly boundary of the Horizontal Surface of the Cartierville Airport as described in the *Cartierville Airport Zoning Regulations*, registered at Montreal, P.Q., on May 31, 1963 as Instrument No. 1674804; THENCE, following the last mentioned boundary S. 87°54′26″ W. to its intersection with the Southeasterly boundary of Bois Franc Road; THENCE, following the said Southeasterly boundary of Bois Franc Road in a general Southwesterly direction to its intersection with the Southeasterly production of the lot line between lots 123 and 124; THENCE, following the said production and the said lot line between lots 123 and 124 in a Northwesterly direction to its intersection with the parish line between the parish of Ste. Geneviève and the parish of St. Laurent; THENCE, following the last mentioned parish line in a general Westerly direction to the Southerly corner of lot 32, parish of Ste. Geneviève; THENCE, following the Southwesterly boundary of lot 32 in a general Northwesterly direction to its intersection with the lot line between lots 302 and 303; THENCE in a general Southwesterly direction following the last mentioned lot line and its Southwesterly production to its intersection with the Southwesterly boundary of Montée St. Rémi Road; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Southeasterly direction to the Southeasterly corner of lot 273; THENCE, following the Southeasterly boundary of lot

ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir:

a) une surface horizontale, dont les limites peuvent être définies de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'intersection de la ligne qui sépare les lots 492 et 493 du cadastre de la paroisse de Saint-Laurent, avec la limite nord-ouest du chemin de la Côte-de-Liesse; DE LÀ, le long de ladite ligne qui sépare les lots 492 et 493, en direction nord-ouest jusqu'à la ligne parallèle à l'axe de la piste 06R-24L orientée N. 42°40′ E. et à mille cinq cent cinquante-neuf (1,559) pieds au sud-est de cet axe; DE LÀ, N. 42°40′ E. le long de cette dernière ligne jusqu'à son intersection avec une ligne orientée N. 47°20′ O. à six mille huit cent cinquante (6,850) pieds au nord-est de l'extrémité de la bande de la piste mentionnée ci-dessus; DE LÀ, le long de cette dernière ligne, N. 47°20′ O. jusqu'à un point distant de trois mille cent dix-huit (3,118) pieds; DE LÀ, N. 34°41′50″ E. jusqu'à intersection avec la ligne qui sépare les lots 490 et 491; DE LÀ, en direction nord-ouest le long de la limite nord-est du lot 491 puis de son prolongement nord-ouest jusqu'à intersection avec la limite nord-ouest du chemin Côte-Vertu; DE LÀ, le long de ladite limite nord-ouest du chemin Côte-Vertu, en direction sud-ouest jusqu'à intersection avec la ligne qui sépare les lots 210-642 et 210-479; DE LÀ, en direction nord-ouest le long de cette dernière ligne de lot et de son prolongement nord-ouest jusqu'au coin nord-ouest du lot 210-479; DE LÀ, en direction nord-est jusqu'au coin sud-est du lot 209; DE LÀ, le long de la ligne qui sépare les lots 209 et 210, en direction nord-ouest jusqu'à un point situé sur la limite sud de la surface horizontale de l'aéroport de Cartierville, telle que définie par le *Règlement de zonage de l'aéroport de Cartierville*, enregistré à Montréal (Qué.), le 31 mai 1963, sous le n° 1674804; DE LÀ, S. 87°54′26″ O. le long de ladite limite sud de la surface horizontale de l'aéroport de Cartierville, jusqu'à intersection avec la limite sud-est du chemin Bois-Franc; DE LÀ, le long de ladite limite sud-est du chemin Bois-Franc, en direction générale sud-ouest de la ligne qui sépare les lots 123 et 124; DE LÀ, le long dudit prolongement et de ladite ligne qui sépare les lots 123 et 124, en direction nord-ouest jusqu'à intersection avec la ligne qui sépare la paroisse de Sainte-Geneviève de la paroisse de Saint-Laurent; DE LÀ, en direction générale ouest le long de ladite ligne séparant la paroisse de Sainte-Geneviève de la paroisse de Saint-Laurent, jusqu'au coin sud du lot 32, paroisse de Sainte-Geneviève; DE LÀ, le long de la limite sud-ouest du lot 32, en direction générale nord-ouest jusqu'à intersection avec la ligne qui sépare les lots 302 et 303; DE LÀ, en direction générale sud-ouest le long de cette dernière ligne de lot et de son prolongement sud-ouest jusqu'à intersection avec la limite sud-ouest du chemin de la Montée-Saint-Rémi; DE LÀ, le long de cette dernière limite, en direction générale sud-est jusqu'au coin sud-est du lot 273; DE LÀ, le long de la limite sud-est du lot 273, en direction générale sud-ouest jusqu'à intersection avec la limite nord-est du lot 267; DE LÀ, le long de la limite nord-est des lots 267 et 268, en direction générale sud-est jusqu'à intersection avec la

273 in a general Southwesterly direction to its intersection with the Northeasterly boundary of lot 267; THENCE, following the Northeasterly boundary of lots 267 and 268 in a general Southeasterly direction to its intersection with the parish line between the parishes of Ste. Geneviève and Pointe Claire; THENCE, following the last mentioned parish line in a general Southwesterly direction to its intersection with the Northeasterly boundary of St. Jean Road; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Southeasterly direction to its intersection with the lot line between lots 109-144 and 109-145 (street), parish of Pointe Claire; THENCE, following the Northwesterly boundary of lot 109-145 (street) in a Northeasterly direction to its intersection with the production of the Northeasterly boundary of lot 109-39; THENCE, in a Southeasterly direction following the said production and the Northeasterly boundary of lots 109-39 and 108-852 (street) to its intersection with the Northwesterly boundary of lot 108-813 (street); THENCE, in a Northeasterly direction following the said Northwesterly boundary of lot 108-813 to its intersection with the Northwesterly production of the Easterly boundary of lot 108-798; THENCE, in a Southerly direction following the said production and the said Easterly boundary of lot 108-798 to the Southeasterly corner of lot 108-798; THENCE, following the Southeasterly boundary of lot 108-799 to its intersection with the lot line between lots 54-3-43 and 55-146; THENCE, following the last mentioned lot line in a Southerly direction to the Southwesterly corner of lot 55-146; THENCE, in a Northeasterly direction following the Southeasterly boundary of lots 55-146, 55-145, 55-144, 55-143, 55-142 and the Southwesterly boundary of lots 55-141, 55-140 and 55-139 to the Northeasterly corner of lot 55-103; THENCE, in a Southeasterly direction following the Northeasterly boundary of lot 55-103 to its intersection with the lot line between lots 55-125 and 55-126; THENCE, in a Southeasterly direction following the last mentioned lot line to the Southwesterly corner of lot 55-82; THENCE, in a Southeasterly direction to a point being the Westerly corner of lot 55-64; THENCE, in a Northeasterly direction following the Northwesterly boundary of lots 55-64 and 55-34 to the Northeasterly corner of lot 55-34; THENCE, in a Southeasterly direction, following the Easterly boundary of lot 55-34 to its intersection with the Northerly boundary of lot 55-1; THENCE, in an Easterly direction to a point being the Northeasterly corner of lot 55-1; THENCE, in a Southeasterly direction to a point being the Northwesterly corner of lot 56-9; THENCE, in an Easterly direction to a point being the Northeasterly corner of lot 56-1; THENCE, in a Southeasterly direction to a point being the Southwesterly corner of lot 56-83 being on the Northerly shore of Lake St. Louis; THENCE, following the said Northerly shore of Lake St. Louis in a general Southeasterly direction to a point being the Southeasterly corner of lot 880, parish of Lachine; THENCE, following the Easterly boundary of lot 880 and its Northerly production in a general Northerly direction to a point on the Northwesterly production of the Northerly boundary of lot 882-130; THENCE, following the said production, the Northerly boundary of lot 882-130 and its Southeasterly production in a general Southeasterly direction to its intersection with the lot line between lots 887-294 and 894-239; THENCE, in a ligne qui sépare la paroisse de Sainte-Geneviève de la paroisse de Pointe-Claire; DE LÀ, en direction générale sud-ouest le long de ladite ligne séparant la paroisse de Sainte-Geneviève de la paroisse de Pointe-Claire jusqu'à intersection avec la limite nord-est du chemin Saint-Jean; DE LÀ, le long de cette dernière limite, en direction générale sud-est jusqu'à intersection avec la ligne qui sépare les lots 109-144 et 109-145 (rue), paroisse de Pointe-Claire; DE LÀ, le long de la limite nord-ouest du lot 109-145 (rue), en direction nord-est jusqu'à intersection avec le prolongement de la limite nord-est du lot 109-39; DE LÀ, en direction sud-est le long dudit prolongement et de la limite nord-est des lots 109-39 et 108-852 (rue) jusqu'à intersection avec la limite nord-ouest du lot 108-813 (rue); DE LÀ, en direction nord-est le long de ladite limite nord-ouest du lot 108-813 jusqu'à intersection avec le prolongement nord-ouest de la limite est du lot 108-798; DE LÀ, en direction sud le long dudit prolongement et de ladite limite est du lot 108-798 jusqu'au coin sud-est du lot 108-798; DE LÀ, le long de la limite sud-est du lot 108-799 jusqu'à intersection avec la ligne qui sépare les lots 54-3-43 et 55-146; DE LÀ, le long de cette dernière ligne de lot, en direction sud jusqu'au coin sud-ouest du lot 55-146; DE LÀ, en direction nord-est le long de la limite sud-est des lots 55-146, 55-145, 55-144, 55-143 et 55-142, et de la limite sud-ouest des lots 55-141, 55-140 et 55-139 jusqu'au coin nord-est du lot 55-103; DE LÀ, en direction sud-est le long de la limite nord-est du lot 55-103 jusqu'à intersection avec la ligne qui sépare les lots 55-125 et 55-126; DE LÀ, en direction sud-est le long de cette dernière ligne de lot jusqu'au coin sud-ouest du lot 55-82; DE LÀ, en direction sud-est jusqu'au coin ouest du lot 55-64; DE LÀ, en direction nord-est le long de la limite nord-ouest des lots 55-64 et 55-34 jusqu'au coin nord-est du lot 55-34; DE LÀ, en direction sud-est le long de la limite est du lot 55-34 jusqu'à intersection avec la limite nord du lot 55-1; DE LÀ, en direction est jusqu'au coin nord-est du lot 55-1; DE LÀ, en direction sud-est jusqu'au coin nord-ouest du lot 56-9; DE LÀ, en direction est jusqu'au coin nord-est du lot 56-1; DE LÀ, en direction sud-est jusqu'au coin sud-ouest du lot 56-83 situé sur la rive nord du lac Saint-Louis; DE LÀ, le long de ladite rive nord du lac Saint-Louis, en direction générale sud-est jusqu'au coin sud-est du lot 880 de la paroisse de Lachine; DE LÀ, le long de la limite est du lot 880 et de son prolongement vers le nord, en direction générale nord, jusqu'à un point situé sur le prolongement nord-ouest de la limite nord du lot 882-130 et de son prolongement, en direction générale sud-est jusqu'à intersection avec la ligne qui sépare les lots 887-294 et 894-239; DE LÀ, en direction générale nord-est jusqu'à un point situé à l'intersection de la limite nord du lot 1029 et de la ligne qui sépare les lots 898 et 899; DE LÀ, le long de la limite nord du lot 1029, en direction générale est jusqu'à intersection avec la ligne qui sépare les lots 904 et 905; DE LÀ, en direction nord le long de la ligne qui sépare les lots 904 et 905, jusqu'à intersection avec la ligne qui sépare la paroisse de Saint-Laurent de la paroisse de Lachine; DE LÀ, le long de cette dernière ligne, en direction générale est jusqu'à un point où ladite ligne forme un angle; DE LÀ, continuant le long de ladite ligne, en direction générale nord jusqu'à intersection avec la ligne qui sépare les lots 550 et 551 de la paroisse de Saint-Laurent;

general Northeasterly direction to a point at the intersection of the Northerly boundary of lot 1029 with the lot line between lots 898 and 899; THENCE, following the Northerly boundary of lot 1029 in a general Easterly direction to its intersection with the lot line between lots 904 and 905; THENCE, in a Northerly direction following the lot line between lots 904 and 905 to its intersection with the parish line between the parish of St. Laurent and the parish of Lachine; THENCE, following the last mentioned parish line in a general Easterly direction to a point where there is an angle in the parish line; THENCE, continuing along the said parish line in a general Northerly direction to its intersection with the lot line between lots 550 and 551, parish of St. Laurent; THENCE, following the last mentioned lot line in a general Northwesterly direction to its intersection with a line parallel to the strip end at end of Runway 28 and ten thousand feet (10,000′) therefrom; THENCE, following the last mentioned line and its Northerly production N. 02°24′ W. to its intersection with the Southwesterly boundary of lot 560; THENCE, in a general Northwesterly direction following the last mentioned boundary and its Northwesterly production to its intersection with the Northwesterly boundary of Côte de Liesse Road; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Northeasterly direction to the Point of Beginning,

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 06L-24R, the strip designated as 10-28 and the strip designated as 06R-24L and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are 600 feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and 2,000 feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being 200 feet above the elevations at the strip ends and measured horizontally, 10,000 feet from the strip ends, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces, excepting thereout and therefrom the transitional surfaces associated with the strip designated as 12-30,

as shown on Plan M-3015 A-B-C, dated June 2, 1965, of record in the Department of Transport.

DE LÀ, le long de cette dernière ligne de lot, en direction générale nord-ouest jusqu'à intersection avec une ligne parallèle à l'extrémité de la bande de la piste 28, et passant à dix mille (10,000) pieds de cette piste; DE LÀ, le long de cette dernière ligne et de son prolongement vers le nord, N. 02°24′ O. jusqu'à interection avec la limite sud-ouest du lot 560; DE LÀ, en direction générale nord-ouest le long de cette dernière limite et de son prolongement nord-ouest jusqu'à intersection avec la limite nord-ouest du chemin de la Côte-de-Liesse; DE LÀ, le long de cette dernière limite, en direction générale nord-est jusqu'au point de départ,

b) les surfaces d'approche attenantes à chacune des extrémités des bandes désignées par les chiffres 06L-24R, 10-28 et 06R-24L, et s'étendant à l'extérieur de ces bandes, les dimensions desdites surfaces d'approche étant de 600 pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande, et de 2,000 pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures de ces surfaces d'approche, lesdites extrémités extérieures se trouvant à 200 pieds au-dessus de l'altitude des extrémités de bande, et horizontalement à 10,000 pieds des extrémités de bande, et

c) les différentes surfaces de transition s'élevant à raison d'un (1) pied dans le sens vertical pour sept (7) pieds dans le sens horizontal, à partir des limites latérales extérieures des bandes et de leurs surfaces d'approche, sauf pour ce qui est des surfaces de transition de la bande 12-30,

les surfaces définies ci-dessus sont indiquées sur le plan nº M-3015 A-B-C, en date du 2 juin 1965, conservé dans les archives du ministère des Transports.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Premising that the bearings hereinafter mentioned are astronomical and are referred to the centre line of strip 6L-24R Montreal International Airport, Dorval, Province of Quebec, as North forty-two degrees forty minutes East (N. 42°40′ E.):

BEGINNING at the intersection of the centre line of strip 6L-24R with the centre line of strip 10-26; THENCE, North forty-two degrees forty minutes East (N. 42°40′E.,) along the centre line of strip 6L-24R a distance of three thousand,

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Posant en prémisse que les relèvements mentionnés ci-après sont astronomiques et sont établis par rapport au relèvement de l'axe de la bande 6L-24R de l'aéroport international de Montréal, à Dorval (province de Québec), qui est nord quarante-deux degrés quarante minutes est (N. 42°40′ E.):

COMMENÇANT à l'intersection de l'axe de la bande 6L-24R avec l'axe de la bande 10-26; DE LÀ, nord quarante-deux degrés quarante-minutes est (N. 42°40′ E.), le long de l'axe de la bande 6L-24R jusqu'à un point situé à une distance de

four hundred feet (3,400′) to a point; THENCE, South forty-seven degrees twenty minutes East (S. 47°20′ E.,) a distance of four hundred and fifty feet (450′) to a point henceforth designated as the airport reference point; said airport reference point being also at four thousand, five hundred and fifty-four feet and three tenths (4,554.3′) measured along a line having a bearing of South fifty degrees twenty-one minutes East (S. 50°21′ E.,) from a point being the most easterly corner of lot No. 78 Parish of Pointe Claire on the Parish line between lot 78 Parish of Pointe Claire and lot 144 Parish of St. Laurent; the said airport reference point having an assigned true elevation of one hundred and four feet (104′) above sea level.

PART II

Descriptions of Lands to Which These Regulations Apply

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises situate, lying and being partly in the Parish of St. Laurent, partly in the Parish of Pointe Claire, partly in the Parish of Lachine and partly in Parish of Ste. Geneviève, County of Jacques Cartier, Province of Quebec and being more particularly described as follows:

BEING composed of lots and/or part of lots:

PARISH OF ST. LAURENT

Lots:

124	210-286
125	210-445
125-1 to 125-3	210-460 to 210-462
126 to 130	210-478
131	210-609
131-1	210-642
131-2	491 to 500
132 to 137	500-1
137-1	500-2
137-2	501 to 504
138	504-1
138-1 to138-7	504-2
139 to 158	505 to 507
169 to 195	507-1 to 507-4
195A	507-39 to 507-43
195B	507-112 to 507-120
195C	507-776
196 to 205	508 to 519
205-1	519-1
206 to 210	520 to 525
210-81 to 210-85	526-1 to 526-149
210-90	526-149-1
210-103	526-150
210-104	526-150-1
210-117	526-151
210-152	526-151-1
210-215	526-152
210-285	526-152-1

trois mille quatre cents pieds (3,400 pi.); DE LÀ, sud quarante-sept degrés vingt minutes est (S. 47°20′ E.), sur une distance de quatre cent cinquante pieds (450 pi.), jusqu'à un point dorénavant désigné comme point de repère de l'aéroport, ledit point de repère de l'aéroport étant également situé à une distance de quatre mille cinq cent cinquante-quatre pieds et trois dixièmes (4,554.3 pi.), mesurée le long d'une ligne ayant pour relèvement sud cinquante degrés vingt et une minutes est (S. 50°21′ E.), du coin le plus à l'est du lot nº 78 de la paroisse de Pointe-Claire, sur la ligne de paroisse passant entre le lot 78 de la paroisse de Pointe-Claire et le lot 144 de la paroisse de Saint-Laurent, et ledit point de repère de l'aéroport ayant une altitude réelle assignée de cent quatre pieds (104 pi.) au-dessus du niveau de la mer.

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

LA TOTALITÉ ET TOUTE PARTIE de certaines parcelles ou lisières de terrain, locaux compris, situées, sises et gisant partie dans la paroisse de Saint-Laurent, partie dans la paroisse de Pointe-Claire, partie dans la paroisse de Lachine et partie dans la paroisse de Sainte-Geneviève, comté de Jacques-Cartier, province de Québec, et plus particulièrement définies comme suit:

COMPRENANT les lots et/ou partie des lots:

PAROISSE DE SAINT-LAURENT

Lots:

124	210-286
125	210-445
125-1 à 125-3	210-460 à 210-462
126 à 130	210-478
131	210-609
131-1	210-642
131-2	491 à 500
132 à 137	500-1
137-1	500-2
137-2	501 à 504
138	504-1
138-1 à138-7	504-2
139 à 158	505 à 507
169 à 195	507-1 à 507-4
195A	507-39 à 507-43
195B	507-112 à 507-120
195C	507-776
196 à 205	508 à 519
205-1	519-1
206 à 210	520 à 525
210-81 à 210-85	526-1 à 526-149
210-90	526-149-1
210-103	526-150
210-104	526-150-1
210-117	526-151
210-152	526-151-1
210-215	526-152
210-285	526-152-1

PARISH OF ST. LAURENT—*Conc.*

Lots:

526-153
526-154
526-154-1
526-155
526-156-1
526-156-2
526-157 to 526-214
526-244 to 526-264
526-290 to 526-299
526-334 to 526-349
526-374
527
527-1
528
529
531
531-1
532 to 537
540
541
543
543-1
544 to 553
553-2
555
557
558

PARISH OF POINTE CLAIRE

Lots:

55
55-2 à 55-33
55-65 à 55-101
55-104
55-126 à 55-146
56
56-10
56-11
56-11-1 à 56-11-3
56-12
56-12-1 à 56-12-3
56-13 à 56-66
56-66-1
56-66-2
56-67 à 56-85
57
57B-1 à 57B-7
57C
57C-1
57C-2
57D à 57K
57-3-1 à 57-3-4
57-4
57-5-1 à 57-5-5
57-6 à 57-31
57-31-1
57-32-1
57-32-2
57-33-1 à 57-33-3
57-34-1 à 57-34-5
57-35-1 à 57-35-5
57-37
57-38-1
57-38-2
57-39 à 57-56
57-77 à 57-88
57-663 à 57-670
57-670A à 57-674A
57-671 à 57-1040
58
58-9 à 58-21
58-22-1
58-22-2
58-23 à 58-92
58-93-1
58-93-1-1
58-93-1-2
58-93-2
58-94-1
58-94-2
58-95-1
58-95-2
58-96 à 58-196
58-197-1
58-197-2
58-199 à 58-289
58-290-1
58-290-2
58-291 à 58-326
58-327-1
58-327-2
58-328-1
58-328-2
58-329 à 58-414
59
59A
59-1
59-1-1
59-1-2
59-2
59-3
59-3-1 à 59-3-13
59-4
59-5-1
59-5-2
59-6 à 59-217
59-218-1
59-218-2
59-219-1
59-219-2

PAROISSE DE SAINT-LAURENT—*Fin*

Lots:

526-153
526-154
526-154-1
526-155
526-156-1
526-156-2
526-157 à 526-214
526-244 à 526-264
526-290 à 526-299
526-334 à 526-349
526-374
527
527-1
528
529
531
531-1
532 à 537
540
541
543
543-1
544 à 553
553-2
555
557
558

PAROISSE DE POINTE-CLAIRE

Lots:

55
55-2 to 55-33
55-65 to 55-101
55-104
55-126 to 55-146
56
56-10
56-11
56-11-1 to 56-11-3
56-12
56-12-1 to 56-12-3
56-13 to 56-66
56-66-1
56-66-2
56-67 to 56-85
57
57B-1 to 57B-7
57C
57C-1
57C-2
57D to 57E
57-3-1 to 57-3-4
57-4
57-5-1 to 57-5-5
57-6 to 57-31
57-31-1
57-32-1
57-32-2
57-33-1 to 57-33-3
57-34-1 to 57-34-3
57-35-1 to 57-35-5
57-37
57-38-1
57-38-2
57-39 to 57-56
57-77 to 57-88
57-663 to 57-670
57-670A to 57-674A
57-671 to 57-1040
58
58-9 to 58-21
58-22-1
58-22-2
58-23 to 58-92
58-93-1
58-93-1-1
58-93-1-2
58-93-2
58-94-1
58-94-2
58-9501
58-95-2
58-96 to 58-196
58-197-1
58-197-2
58-199 to 58-289
58-290-1
58-290-2
58-291 to 58-326
58-327-1
58-327-2
58-328-1
58-328-2
58-329 to 58-414
59
59A
59-1
59-1-1
59-1-2
59-2
59-3
59-3-1 to 59-3-13
59-4
59-5-1
59-5-2
59-6 to 59-217
59-218-1
59-218-2
59-219-1
59-219-2

PARISH OF POINTE CLAIRE—*Cont.*

Lots:

59-220 à 59-227
59-228-1
59-228-2
59-229
59-230-1
59-230-2
59-231-1
59-231-2
59-232 à 59-238
59-239-1 to 59-239-3
59-240 to 59-250
60
60-1 to 60-32
60-32-1 to 60-32-3
60-33 to 60-51
60-52-1 to 60-52-6
60-53
60-54-1
60-54-2
60-55 to 60-95
60-96-1
60-96-2
60-97 to 60-194
60-195-1
60-195-2
60-196-1
60-196-2
60-197 to 60-208
61
61-1 to 61-78
61-135-1
61-135-2
61-136-1
61-136-2
61-137
61-138-1
61-138-2
61-139-1
61-139-2
61-140 to 61-145
61-146-1
61-146-2
61-147-1
61-147-2
61-148
61-149-1
61-149-2
61-150-1
61-150-2
61-150 to 61-220
61-254
61-254A
61-255
61-256-1
61-256-2
61-257-1
61-257-2
61-258-1
61-258-2
61-259-1
61-259-2
61-260-1
61-260-2
61-261-1
61-261-2
61-262-1
61-262-2
61-263-1
61-263-2
61-264 to 61-275
61-276-1 to 61-276-4
61-277
61-278
61-279-1
61-279-2
61-280-1
61-280-2
61-281-1
61-281-2
61-282 to 61-289
61-290-1
61-290-2
61-291-1
61-291-2
61-292-1
61-292-2
61-293 to 61-295
62
62-1 to 62-201
63
64
64-1 to 64-53
65
72-1 to 72-890
73-1 to 73-15
74
75
76-1 to 76-774
77-1 to 77-29
78 to 81
81A
82 to 93
94
94-1
94-3 to 94-14
96
96-1
96-3 to 96-6
97 to 101
104 to 107
108-691 to 108-702
108-719 to 108-728
108-737 t0 108-747
108-760 to 108-769
108-799 to 108-813
108-853 to 108-902

PAROISSE DE POINTE-CLAIRE—*Suite*

Lots:

59-220 to 59-227
59-228-1
59-228-2
59-229
59-230-1
59-230-2
59-231-1
59-231-2
59-232 to 59-238
59-239-1 à 59-239-3
59-240 à 59-250
60
60-1 à 60-32
60-32-1 à 60-32-3
60-33 à 60-51
60-52-1 à 60-52-6
60-53
60-54-1
60-54-2
60-55 à 60-95
60-96-1
60-96-2
60-97 à 60-194
60-195-1
60-195-2
60-196-1
60-196-2
60-197 à 60-208
61
61-1 à 61-78
61-135-1
61-135-2
61-136-1
61-136-2
61-137
61-138-1
61-138-2
61-139-1
61-139-2
61-140 à 61-145
61-146-1
61-146-2
61-147-1
61-147-2
61-148
61-149-1
61-149-2
61-150-1
61-150-2
61-150 à 61-220
61-254
61-254A
61-255
61-256-1
61-256-2
61-257-1
61-257-2
61-258-1
61-258-2
61-259-1
61-259-2
61-260-1
61-260-2
61-261-1
61-261-2
61-262-1
61-262-2
61-263-1
61-263-2
61-264 à 61-275
61-276-1 à 61-276-4
61-277
61-278
61-279-1
61-279-2
61-280-1
61-280-2
61-281-1
61-281-2
61-282 à 61-289
61-290-1
61-290-2
61-291-1
61-291-2
61-292-1
61-292-2
61-293 à 61-295
62
62-1 à 62-201
63
64
64-1 à 64-53
65
72-1 à 72-890
73-1 à 73-15
74
75
76-1 à 76-774
77-1 à 77-29
78 à 81
81A
82 à 93
94
94-1
94-3 à 94-14
96
96-1
96-3 à 96-6
97 à 101
104 à 107
108-691 à 108-702
108-719 à 108-728
108-737 t0 108-747
108-760 à 108-769
108-799 à 108-813
108-853 à 108-902

PARISH OF POINTE CLAIRE—*Conc.*

Lots:

109-40 to 109-144
110
111
112
113
113-1
114
115
115-1 to 115-5
115-7 to 115-13
116
116-1 to 116-7
117
117-1
117-3 to 117-6
118
118-1
118-2 to 118-6
119
119-1 to 119-7
119-8-1
119-8-2
119-9
119-10
119-12 to 119-15
120
120-1 to 120-6
120-7-1
120-7-2
120-8 to 120-16
181

PAROISSE DE POINTE-CLAIRE—*Fin*

Lots:

109-40 à 109-144
110
111
112
113
113-1
114
115
115-1 à 115-5
115-7 à 115-13
116
116-1 à 116-7
117
117-1
117-3 à 117-6
118
118-1
118-2 à 118-6
119
119-1 à 119-7
119-8-1
119-8-2
119-9
119-10
119-12 à 119-15
120
120-1 à 120-6
120-7-1
120-7-2
120-8 à 120-16
181

PARISH OF LACHINE

Lots:

1
1-1
1-2
1-2-1
1-2-2
1-2-3
1-3
1-3-1 to 1-3-3
1-4 to 1-6
1-7-1 to 1-7-3
1-8 to 1-42
1-43-1
1-43-2
1-44 to 1-70
1-71
1-71-1 to 1-71-91
1-72
1-72-1 to 1-72-89
1-73
2
2-1 to 2-12
2-12A
2-13 to 2-28
2-28-1
2-29 to 2-71
2-72-1
2-72-2
2-73
2-73-1
2-73-2
2-74
2-74-1
2-75 to 2-136
2-137-1
2-137-2
2-138
2-139-1
2-139-2
2-140 to 2-146
2-146-1
2-147 to 2-149
2-150-1
2-150-2
2-151-1
2-151-2
2-152 to 2-193
2-194-1
2-194-2
2-195 to 2-212
2-213-1
2-213-2
2-214-1
2-214-2
2-215 to 2-223
2-224-1
2-224-2
2-225-1 to 2-225-3
2-226-1 to 2-226-4
2-227 to 2-307
2-308-1 to 2-308-3
2-309-1
2-309-2
2-310-1
2-310-2
2-311 to 2-381
3
3A
3-1A to 3-7A
3-8A-1
3-8A-2
3-9A to 3-14A
3-1 to 3-47
3-47-1
3-47-2
3-48-1
3-48-2

PAROISSE DE LACHINE

Lots:

1
1-1
1-2
1-2-1
1-2-2
1-2-3
1-3
1-3-1 à 1-3-3
1-4 à 1-6
1-7-1 à 1-7-3
1-8 à 1-42
1-43-1
1-43-2
1-44 à 1-70
1-71
1-71-1 à 1-71-91
1-72
1-72-1 à 1-72-89
1-73
2
2-1 à 2-12
2-12A
2-13 à 2-28
2-28-1
2-29 à 2-71
2-72-1
2-72-2
2-73
2-73-1
2-73-2
2-74
2-74-1
2-75 à 2-136
2-137-1
2-137-2
2-138
2-139-1
2-139-2
2-140 à 2-146
2-146-1
2-147 à 2-149
2-150-1
2-150-2
2-151-1
2-151-2
2-152 à 2-193
2-194-1
2-194-2
2-195 à 2-212
2-213-1
2-213-2
2-214-1
2-214-2
2-215 à 2-223
2-224-1
2-224-2
2-225-1 à 2-225-3
2-226-1 à 2-226-4
2-227 à 2-307
2-308-1 à 2-308-3
2-309-1
2-309-2
2-310-1
2-310-2
2-311 à 2-381
3
3A
3-1A à 3-7A
3-8A-1
3-8A-2
3-9A à 3-14A
3-1 à 3-47
3-47-1
3-47-2
3-48-1
3-48-2

PARISH OF LACHINE—*Cont.*

Lots:	
3-49	10-176-1
3-50	10-176-2
3-50-1	10-177-1
3-51 to 3-144	10-177-2
3-145-1	10-178-1
3-145-2	10-178-2
3-146	10-179-1
3-147	10-179-2
3-148-1	10-180-1
3-148-2	10-180-2
3-149 to 3-192	10-181-1
3-193-1	10-181-2
3-193-2	10-182 to 10-188
3-194-1	10-189-1
3-194-2	10-189-2
3-195	10-190-1
3-196-1	10-190-2
3-196-2	10-191-1
3-197-1	10-191-2
3-197-2	10-192-1
3-198 to 3-299	10-192-2
3-300-1 to 3-300-3	10-193-1
3-301-1	10-193-2
3-301-2	10-194-1
3-302-1	10-194-2
3-302-2	10-195-1
3-303-1	10-195-2
3-303-2	10-196-1
3-304 to 3-340	10-196-2
3-347	10-197-1
3-348-1	10-197-2
3-348-2	10-198-1
3-349 to 3-356	10-198-2
4	10-199-1
4-1 to 4-75	10-199-2
4-81 to 4-286	10-200-1
5	10-200-2
5-1 to 5-174	10-213 to 10-222
6 to 8	10-223-1
8-1	10-223-2
9	10-224-1
9-363 to 9-1067	10-224-2
10	10-225-1
10-1 to 10-168	10-225-2
10-169-1	10-226-1
10-169-2	10-226-2
10-170-1	10-227-1
10-170-2	10-227-2
10-171-1	10-228-1
10-171-2	10-228-2
10-172-1	10-229-1
10-172-2	10-229-2
10-173-1	10-230-1
10-173-2	10-230-2
10-174-1	10-231-1
10-174-2	10-231-2
10-175-1	10-232-1
10-175-2	10-232-2

PAROISSE DE LACHINE—*Suite*

Lots:	
3-49	10-176-1
3-50	10-176-2
3-50-1	10-177-1
3-51 à 3-144	10-177-2
3-145-1	10-178-1
3-145-2	10-178-2
3-146	10-179-1
3-147	10-179-2
3-148-1	10-180-1
3-148-2	10-180-2
3-149 à 3-192	10-181-1
3-193-1	10-181-2
3-193-2	10-182 à 10-188
3-194-1	10-189-1
3-194-2	10-189-2
3-195	10-190-1
3-196-1	10-190-2
3-196-2	10-191-1
3-197-1	10-191-2
3-197-2	10-192-1
3-198 à 3-299	10-192-2
3-300-1 à 3-300-3	10-193-1
3-301-1	10-193-2
3-301-2	10-194-1
3-302-1	10-194-2
3-302-2	10-195-1
3-303-1	10-195-2
3-303-2	10-196-1
3-304 à 3-340	10-196-2
3-347	10-197-1
3-348-1	10-197-2
3-348-2	10-198-1
3-349 à 3-356	10-198-2
4	10-199-1
4-1 à 4-75	10-199-2
4-81 à 4-286	10-200-1
5	10-200-2
5-1 à 5-174	10-213 à 10-222
6 à 8	10-223-1
8-1	10-223-2
9	10-224-1
9-363 à 9-1067	10-224-2
10	10-225-1
10-1 à 10-168	10-225-2
10-169-1	10-226-1
10-169-2	10-226-2
10-170-1	10-227-1
10-170-2	10-227-2
10-171-1	10-228-1
10-172-2	10-228-2
10-172-1	10-229-1
10-172-2	10-229-2
10-173-1	10-230-1
10-173-2	10-230-2
10-174-1	10-231-1
10-174-2	10-231-2
10-175-1	10-232-1
10-175-2	10-232-2

PARISH OF LACHINE—*Cont.*

Lots:

10-233-1
10-233-2
10-234-1
10-234-2
10-235-1
10-235-2
10-236-1
10-243
10-247 to 10-249
10-250-1
10-250-2
10-251-1
10-251-2
10-252-1
10-252-2
10-253-1
10-253-2
10-254-1
10-254-2
10-255-1
10-255-2
10-256-1
10-258-2
10-259-1
10-259-2
10-260-1
10-260-2
10-261-1
10-261-2
10-262-1
10-262-2
10-263-1
10-265-2
10-266-1
10-266-2
10-267-1
10-268-2
10-269-1
10-277 to 10-280
10-283 to 10-297
10-299
10-300
10-327
10-359 to 10-361
10-391 to 10-394
10-401
10-402
10-425 to 10-637
11
11-1 to 11-519
11-521 to 11-528
11-638 to 11-643
11-645 to 11-685
12
12-1 to 12-141
12-142-1
12-142-2
12-143-1
12-143-2
12-144-1
12-144-2
12-145-1
12-145-2
12-146-1
12-146-2
12-147
12-148-1
12-148-2
12-149-1
12-149-2
12-150-1
12-150-2
12-151-1
12-151-2
12-152-1
12-152-2
12-153 to 12-266
13
13-1 to 13-11
13-11-1 to 13-11-3
13-12 to 13-20
13-21-1
13-21-2
13-22-1
13-22-2
13-23 to 13-28
14
14-1 to 14-7
14-7-1
14-8
14-9
15
16
16-1 to 16-289
17
18
18-1
18-2
19
19-1
19-2
19-3-1 to 19-3-5
19-4 to 19-67
19-68-1 to 19-68-3
19-69-1
19-69-2
19-70
19-70-1 to 19-70-91
19-71
19-71-1 to 19-71-89
21
22
148 to 153
173 to 222
254
494

PAROISSE DE LACHINE—*Suite*

Lots:

10-233-1
10-233-2
10-234-1
10-234-2
10-235-1
10-235-2
10-236-1
10-243
10-247 à 10-249
10-250-1
10-250-2
10-251-1
10-251-2
10-252-1
10-252-2
10-253-1
10-253-2
10-254-1
10-254-2
10-255-1
10-255-2
10-256-1
10-258-2
10-259-1
10-259-2
10-260-1
10-260-2
10-261-1
10-261-2
10-262-1
10-262-2
10-263-1
10-265-2
10-266-1
10-266-2
10-267-1
10-268-2
10-269-1
10-277 à 10-280
10-283 à 10-297
10-299
10-300
10-327
10-359 à 10-361
10-391 à 10-394
10-401
10-402
10-425 à 10-637
11
11-1 à 11-519
11-521 à 11-528
11-638 à 11-643
11-645 à 11-685
12
12-1 à 12-141
12-142-1
12-142-2
12-143-1
12-143-2
12-144-1
12-144-2
12-145-1
12-145-2
12-146-1
12-146-2
12-147
12-148-1
12-148-2
12-149-1
12-149-2
12-150-1
12-150-2
12-151-1
12-151-2
12-152-1
12-152-2
12-153 à 12-266
13
13-1 à 13-11
13-11-1 à 13-11-3
13-12 à 13-20
13-21-1
13-21-2
13-22-1
13-22-2
13-23 à 13-28
14
14-1 à 14-7
14-7-1
14-8
14-9
15
16
16-1 à 16-289
17
18
18-1
18-2
19
19-1
19-2
19-3-1 à 19-3-5
19-4 à 19-67
19-68-1 à 19-68-3
19-69-1
19-69-2
19-70
19-70-1 à 19-70-91
19-71
19-71-1 à 19-71-89
21
22
148 à 153
173 à 222
254
494

PARISH OF LACHINE—*Cont.*

Lots:

525 to 547
547-1
547-2
548
556 to 559
695 to 722
726 to 746
765 to 767
787 to 790
795 to 797
797-1
798 to 813
813-1
814
814-1
815
815-1
816
816-1
817 to 827
827-1
828 to 833
834-1 to 834-3
835 to 864
865
865-1
865-2
865-21 to 865-25
865-32
865-39 to 865-48
865-48-1
865-49
865-49-1
865-50 to 865-75
865-82 to 865-124
865-124A to 865-136A
865-125 to 865-335
865-335A
865-336 to 865-378
865-379-1 to 865-379-3
865-380-1 to 865-380-3
865-381 to 865-428
866
866-1 to 866-19
866-19-1
866-20-1
866-20-2
866-21
866-33
866-45 to 866-192
866-193-1
866-193-1-1
866-193-2
866-193-2-1
866-193-3 to 866-193-5
866-194
866-194-1
866-195
866-195-6
866-195-7
866-196
866-196-1
866-197
866-197-1
866-198
866-198-1
866-199
866-199-1
866-200 to 866-232
866-232-1
866-232-2
866-233 to 866-256
867
867-17 to 867-22
867-34
867-35
867-39 to 867-42
867-59 to 867-81
867-83 to 867-85
867-98
867-101
867-102
867-105 to 867-112
867-124 to 867-128
867-132 to 867-134
867-145 to 867-149
867-153 to 867-157
867-165 to 867-168
867-171
867-172
867-174 to 867-178
867-182
867-183
867-191 to 867-197
867-207 to 867-212
867-214 to 867-218
867-221 to 867-245
867-247 to 867-249
867-251 to 867-256
868
868-1 to 868-4
868-7 to 868-12
868-21
868-22
868-31 to 868-78
868-89 to 868-91
868-103 to 868-271
869
870 to 872
872-1A
872-1B
872-2 to 872-293
873 to 875
875-1 to 875-15
875-16A
875-17 to 875-21

PAROISSE DE LACHINE—*Suite*

Lots:

525 à 547
547-1
547-2
548
556 à 559
695 à 722
726 à 746
765 à 767
787 à 790
795 à 797
797-1
798 à 813
813-1
814
814-1
815
815-1
816
816-1
817 à 827
827-1
828 à 833
834-1 à 834-3
835 à 864
865
865-1
865-2
865-21 à 865-25
865-32
865-39 à 865-48
865-48-1
865-49
865-49-1
865-50 à 865-75
865-82 à 865-124
865-124A à 865-136A
865-125 à 865-335
865-335A
865-336 à 865-378
865-379-1 à 865-379-3
865-380-1 à 865-380-3
865-381 à 865-428
866
866-1 à 866-19
866-19-1
866-20-1
866-20-2
866-21
866-33
866-45 à 866-192
866-193-1
866-193-1-1
866-193-2
866-193-2-1
866-193-3 à 866-193-5
866-194
866-194-1
866-195
866-195-6
866-195-7
866-196
866-196-1
866-197
866-197-1
866-198
866-198-1
866-199
866-199-1
866-200 à 866-232
866-232-1
866-232-2
866-233 à 866-256
867
867-17 à 867-22
867-34
867-35
867-39 à 867-42
867-59 à 867-81
867-83 à 867-85
867-98
867-101
867-102
867-105 à 867-112
867-124 à 867-128
867-132 à 867-134
867-145 à 867-149
867-153 à 867-157
867-165 à 867-168
867-171
867-172
867-174 à 867-178
867-182
867-183
867-191 à 867-197
867-207 à 867-212
867-214 à 867-218
867-221 à 867-245
867-247 à 867-249
867-251 à 867-256
868
868-1 à 868-4
868-7 à 868-12
868-21
868-22
868-31 à 868-78
868-89 à 868-91
868-103 à 868-271
869
870 à 872
872-1A
872-1B
872-2 à 872-293
873 à 875
875-1 à 875-15
875-16A
875-17 à 875-21

PARISH OF LACHINE—*Cont.*

Lots:

875-21A
875-21-2
875-21-3
875-21-5 to 875-21-12
875-21-1-1
875-21-1-2
875-21-4-1
875-21-4-2
875-22-1
875-22-2
875-23-1
875-23-2
875-24 to 875-36
875-37-1
875-37-2
875-38 to 875-73
875-73-3
875-74-1
875-74-2
875-79 to 875-135
875-136-1
875-136-2
875-137-1
875-137-2
875-138 to 875-140
875-141-1
875-141-2
875-142-1
875-142-2
875-143-1
875-143-2
875-144-1
875-144-2
875-145-1
875-145-2
875-146 to 875-179
875-180-1
875-180-2
875-181 to 875-184
875-185-1
875-185-2
875-186-1
875-186-2
875-187 to 875-190
875-191-1
875-191-2
875-192 to 875-200
875-201-1
875-201-2
875-202-1
875-202-2
875-203-1
875-203-2
876
876-1 to 876-69
877
878
878-19 to 878-25
879
880
880-1 to 880-3
881
881-1
881A
882
886
886-186 to 886-188
886-190 to 886-273
887
887-135
887-183 to 887-190
887-192 to 887-254
887-255-1
887-255-2
887-256-1
887-256-2
887-257
887-258-1
887-258-2
887-259 to 887-260
887-261-1
887-261-2
887-262
887-263-1
887-263-2
887-264-1
887-264-2
887-265 to 887-267
887-268-1
887-268-2
887-269-1
887-269-2
887-270-1
887-270-2
887-271-1
887-271-2
887-272 to 887-274
887-276
887-277-1
887-277-2
887-278-1
887-278-2
887-279-1
887-279-2
887-280-1
887-280-2
887-281-1
887-281-2
887-282-1
887-282-2
887-283
887-284
887-285-1
887-285-2
887-286-1
887-286-2

PAROISSE DE LACHINE—*Suite*

Lots:

875-21A
875-21-2
875-21-3
875-21-5 à 875-21-12
875-21-1-1
875-21-1-2
875-21-4-1
875-21-4-2
875-22-1
875-22-2
875-23-1
875-23-2
875-24 à 875-36
875-37-1
875-37-2
875-38 à 875-73
875-73-3
875-74-1
875-74-2
875-79 à 875-135
875-136-1
875-136-2
875-137-1
875-137-2
875-138 à 875-140
875-141-1
875-141-2
875-142-1
875-142-2
875-143-1
875-143-2
875-144-1
875-144-2
875-145-1
875-145-2
875-146 à 875-179
875-180-1
875-180-2
875-181 à 875-184
875-185-1
875-185-2
875-186-1
875-186-2
875-187 à 875-190
875-191-1
875-191-2
875-192 à 875-200
875-201-1
875-201-2
875-202-1
875-202-2
875-203-1
875-203-2
876
876-1 à 876-69
877
878
878-19 à 878-25
879
880
880-1 à 880-3
881
881-1
881A
882
886
886-186 à 886-188
886-190 à 886-273
887
887-135
887-183 à 887-190
887-192 à 887-554
887-255-1
887-255-2
887-256-1
887-256-2
887-257
887-258-1
887-258-2
887-259 à 887-260
887-261-1
887-261-2
887-262
887-263-1
887-263-2
887-264-1
887-264-2
887-265 à 887-267
887-268-1
887-268-2
887-269-1
887-269-2
887-270-1
887-270-2
887-271-1
887-271-2
887-272 à 887-274
887-276
887-277-1
887-277-2
887-278-1
887-278-2
887-279-1
887-279-2
887-280-1
887-280-2
887-281-1
887-281-2
887-282-1
887-282-2
887-283
887-284
887-285-1
887-285-2
887-286-1
887-286-2

PARISH OF LACHINE—*Conc.*

Lots:

887-287-1
887-287-2
887-288-1
887-288-2
887-289-1
887-289-2
887-290-1
887-290-2
887-291-1
887-291-2
887-292 to 887-294
894
894-80
894-81
894-83
894-155 to 894-191
894-192-1
894-192-2
894-193-1
894-193-2
894-194-1
894-194-2
894-195-1
894-195-2
894-196 to 894-198
894-199-1
894-199-2
894-200-1
894-200-2
894-201-1
894-201-2
894-202-1
894-202-2
894-203 to 894-217
894-218-1
894-218-2
894-219-1
894-219-2
894-220-1
894-220-2
894-221-1
894-221-2
894-222-1
894-222-2
894-223 to 894-229
894-237
894-239
895
896
897
897-286 to 897-288
897-304 to 897-308
897-311
897-321 to 897-328
897-337 to 897-349
897-389 to 897-400
897-402
897-403
897-405 to 897-421
898
898-205 to 898-213
899
901
901-1 to 901-3
902
902-1
902-2
903
904
1025
1028
1029
1037
1038
1038-1 to 1038-24
1038-59
1039
1039-80
1039-223
1046 to 1049
1049-1 to 1049-3
1050
1051
1051-1 to 1051-6
1052
1053
1054

PAROISSE DE LACHINE—*Fin*

Lots:

887-287-1
887-287-2
887-288-1
887-288-2
887-289-1
887-289-2
887-290-1
887-290-2
887-291-1
887-291-2
887-292 à 887-294
894
894-80
894-81
894-83
894-155 à 894-191
894-192-1
894-192-2
894-193-1
894-193-2
894-194-1
894-194-2
894-195-1
894-195-2
894-196 à 894-198
894-199-1
894-199-2
894-200-1
894-200-2
894-201-1
894-201-2
894-202-1
894-202-2
894-203 à 894-217
894-218-1
894-218-2
894-219-1
894-219-2
894-220-1
894-220-2
894-221-1
894-221-2
894-222-1
894-222-2
894-223 à 894-229
894-237
894-239
895
896
897
897-286 à 285 à 897-288
897-304 à 897-308
897-311
897-321
897-337 à 897-349
897-389 à 897-4000
897-402
897-403
897-405 à 897-421
898
898-205 à 898-213
899
901
901-1 à 901-3
902
902-1
902-2
903
904
1025
1028
1029
1037
1038
1038-1 à 1038-24
1038-59
1039
1039-80
1039-223
1046 à 1049
1049-1 à 1049-3
1050
1051
1051-1 à 1051-6
1052
1053
1054

PARISH OF STE-GENEVIÈVE

Lots:

269
269-1
270
271
272
272-1
303
304
305
306
307
308
309
310

PAROISSE DE SAINTE-GENEVIÈVE

Lots:

269
269-1
270
271
272
272-1
303
304
305
306
307
308
309
310

PART III

Description of Lands to Which These Regulations Do Not Apply

ALL AND SINGULAR that certain parcel or tract of land and premises situate, lying and being partly in the Parish of St. Laurent, partly in the Parish of Pointe Claire and partly in the Parish of Lachine, County of Jacques Cartier, Province of Quebec and being more particularly described as follows:

BEGINNING at a point on the lot line between lots 12 and 13 of the Official Plan and Book of Reference for the parish of Lachine, at a distance of one hundred and one feet and six tenths (101.6′) measured along the said lot line in a Northerly direction from its intersection with the Northerly boundary of lot 1029.

THENCE, from the Point of Beginning so determined, in a general Northerly direction following the lot line between lots 12 and 13 to the Northwesterly corner of lot 13; THENCE, in a general Northwesterly direction to a point at the intersection of the parish line between the parish of Pointe Claire and the parish of Lachine with the lot line between lots 10 non-subdivided and 9-1036; THENCE, N. 13°06′ W. a distance of two hundred and fifty-five feet and nine tenths (255.9′) to a point; THENCE, S. 80°36′ W. a distance of eight hundred and forty-eight feet and four tenths (848.4′) to a point; THENCE, S. 55°42′ W. a distance of two thousand three hundred and five feet and two tenths (2,305.2′) to its intersection with the Easterly boundary of Montée St. Rémi road; THENCE following the last mentioned boundary in a general Northerly direction to a point, said point being at a distance of one hundred and ninety feet and six tenths (190.6′) measured along the Easterly boundary of Montée St. Rémi road in a Northerly direction from its intersection with the lot line between lots 65 and 69, parish of Pointe Claire; THENCE, N. 61°14′ E. a distance of one hundred feet (100′) to a point; THENCE, N. 20°22′ W. a distance of one hundred and fifty feet (150′) to a point; THENCE, S. 61°14′ W. a distance of one hundred feet (100′) to its intersection with the Easterly boundary of Montée St. Rémi road; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Northerly direction to its intersection with the Easterly boundary of Montée St. Rémi Diversion Road, said point being at a distance of one hundred and forty-six feet and nine tenths (146.9′) measured along the Easterly boundary of Montée St. Rémi Road in a Southerly direction from its intersection with the lot line between lots 70 and 71; THENCE, in a Northerly direction following the Easterly boundary of Montée St. Rémi Diversion Road to its intersection with the Southeasterly boundary of lot 75; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Northeasterly direction a distance of three hundred and seventy-one feet (371′) to a point; THENCE, N. 34°27′ W. a distance of five hundred and thirty-five feet and two tenths (535.2′) to its intersection with the Easterly boundary of Montée St. Rémi Diversion Road; THENCE, in a Northerly direction following the last mentioned boundary to its intersection with the Southeasterly boundary of Montée St. Rémi Road; THENCE, following the last mentioned boundary and also the Southeasterly boundary of Chemin St. François Road in a general Northeasterly direction to a point on a line

PARTIE III

Description des terrains auxquels le présent règlement ne s'applique pas

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou étendues de terrain, immeubles compris, situées en partie dans la paroisse de Saint-Laurent, en partie dans la paroisse de Pointe-Claire et en partie dans la paroisse de Lachine, comté de Jacques-Cartier, province de Québec, et décrites plus explicitement comme il suit:

COMMENÇANT en un point situé sur la ligne de lot qui sépare les lots 12 et 13 du plan officiel et du cadastre de la paroisse de Lachine, à une distance de cent un pieds et six dixièmes (101.6 pi.) le long de ladite ligne de lot en direction nord à partir de son intersection avec la limite nord du lot 1029.

DE LÀ, en direction générale nord le long de la ligne de lot qui sépare les lots 12 et 13 jusqu'au coin nord-ouest du lot 13; DE LÀ, en direction générale nord-ouest jusqu'à intersection entre la ligne de paroisse qui sépare la paroisse de Pointe-Claire et la paroisse de Lachine et la ligne de lot qui sépare les lots 10 (non subdivisé) et 9-1036; DE LÀ, N. 13°06′ O. sur une distance de deux cent cinquante-cinq pieds et neuf dixièmes (255.9 pi.); DE LÀ, S. 80°36′ O. sur une distance de huit cent quarante-huit pieds et quatre dixièmes (848.4 pi.); DE LÀ, S. 55°42′ O. sur une distance de deux mille trois cent cinq pieds et deux dixièmes (2,305.2 pi.) jusqu'à intersection avec la limite est du chemin de la Montée-Saint-Rémi; DE LÀ, le long de cette dernière limite en direction générale nord jusqu'à un certain point, ledit point étant situé à une distance de cent quatre-vingt-dix pieds et six dixièmes (190.6 pi.) mesurés le long de la limite est du chemin de la Montée-Saint-Rémi en direction nord à partir de son intersection avec la ligne de lot qui sépare les lots 65 et 69, paroisse de Pointe-Claire; DE LÀ, N. 61°14′ E. sur une distance de cent pieds (100 pi.); DE LÀ, N. 20°22′ O. sur une distance de cent cinquante pieds (150 pi.); DE LÀ, S. 61°14′ O. sur une distance de cent pieds (100 pi.), jusqu'à intersection avec la limite est du chemin de la Montée-Saint-Rémi; DE LÀ, le long de cette dernière limite en direction générale nord jusqu'à intersection avec la limite est du chemin de détournement de la Montée-Saint-Rémi, ledit point étant situé à une distance de cent quarante-six pieds et neuf dixièmes (146.9 pi.) mesurés le long de la limite est du chemin de la Montée-Saint-Rémi en direction sud à partir de son intersection avec la ligne de lot qui sépare les lots 70 et 71; DE LÀ, en direction nord le long de la limite est du chemin de détournement de la Montée-Saint-Rémi jusqu'à intersection avec la limite sud-est du lot 75; DE LÀ, le long de cette dernière limite en direction générale nord-est sur une distance de trois cent soixante et onze pieds (371 pi.); DE LÀ, N. 34°27′ O. sur une distance de cinq cent trente-cinq pieds et deux dixièmes (535.2 pi.) jusqu'à intersection avec la limite est du chemin de détournement de la Montée-Saint-Rémi; DE LÀ, en direction nord le long de cette dernière limite jusqu'à intersection avec la limite sud-est du chemin de la Montée-Saint-Rémi; DE LÀ, le long de cette dernière limite et de la limite sud-est du chemin Saint-François en direction générale nord-est jusqu'à un point situé sur une ligne parallèle à l'axe de la piste en projet 12-30, et à

parallel to the centre line of the proposed Runway 12-30 and nine hundred and fifty feet (950′) therefrom measured in a Southwesterly direction; THENCE, following a line parallel to the centre line of the proposed Runway 12-30 and nine hundred and fifty feet (950′) therefrom, N. 76°16′ W. to its intersection with the Easterly boundary of the proposed new Diversion St. Rémi Road; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Northerly direction to its intersection with a line parallel to the centre line of the proposed Runway 12-30 and nine hundred and fifty feet (950′) therefrom measured in a Northeasterly direction; THENCE, following a line parallel to the centre line of the proposed Runway 12-30 and nine hundred and fifty feet (950′) therefrom S. 76°16′ E. to its intersection with the Southeasterly boundary of Chemin St. François Road; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Northeasterly direction to a point, said point being at a distance of two hundred and ninety-two feet (292′) measured along the Southeasterly boundary of Chemin St. François Road in a general Southwesterly direction from its intersection with the lot line between lots 169 and 170, parish of St. Laurent; THENCE, S. 48°26′ E. a distance of eight hundred feet (800′) to a point; THENCE, N. 41°17′ E. a distance of eight hundred and sixty-seven feet and six tenths (867.6′) to its intersection with the lot line between lots 170 and 172; THENCE, following the last mentioned lot line S. 48°26′ E. a distance of one hundred feet (100′) to a point; THENCE, N. 41°25′ E. a distance of one thousand eight hundred and sixty-three feet and three tenths (1,863.3′) to its intersection with the lot line between lots 175 and 176; THENCE, following the last mentioned lot line N. 48°19′ W. a distance of two hundred and thirty feet and eight tenths (230.8′) to a point; THENCE, N. 42°40′ E. a distance of two thousand two hundred and eighty feet and eight tenths (2,280.8′) to its intersection with the lot line between lots 180 and 181; THENCE, following the last mentioned lot line in a general Southeasterly direction a distance of thirty-nine feet and three tenths (39.3′) to a point; THENCE, N. 44°01′ E. to its intersection with the Southwesterly boundary of a public road; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Easterly direction to its intersection with the lot line between lots 181 and 183; THENCE, following the last mentioned lot line and the lot line between lots 181 and 182 and its Southeasterly production in a general Southeasterly direction to its intersection with the Southwesterly production of the Southeasterly boundary of Côte Vertu Road; THENCE, following the said production and the said Southeasterly boundary of Côte Vertu Road in a general Northeasterly direction to its intersection with the lot line between lots 506 subdivided and 507 non-subdivided; THENCE, following the last mentioned lot line in a general Southeasterly direction to its intersection with a line parallel to the centre line of Runway 06R-24L and eight hundred and ten feet (810′) therefrom measured in a Southeasterly direction; THENCE, following the last mentioned line S. 42°40′ W. to its intersection with the lot line between lots 521 and 522; THENCE, following the last mentioned lot line in a general Northwesterly direction a distance of two hundred and ten feet (210′) to a point; THENCE, following a line parallel to the centre line of Runway 06R-24L and six hundred feet (600′) therefrom S.

neuf cent cinquante pieds (950 pi.) de cet axe en direction sud-ouest; DE LÀ, le long d'une ligne parallèle à l'axe de la piste en projet 12-30 et à neuf cent cinquante pieds (950 pi.) de cet axe, N. 76°16′ O. jusqu'à intersection avec la limite est du chemin de détournement de la Montée-Saint-Rémi; DE LÀ, le long de cette dernière limite en direction générale nord jusqu'à intersection avec une ligne parallèle à l'axe de la piste en projet 12-30 et à neuf cent cinquante pieds (950 pi.) de cet axe en direction nord-est; DE LÀ, le long d'une ligne parallèle à l'axe de la piste en projet 12-30 et à neuf cent cinquante pieds (950 pi.) de cet axe, S. 76°16′ E. jusqu'à intersection avec la limite sud-est du chemin Saint-François; DE LÀ, le long de cette dernière limite en direction générale nord-est jusqu'à un certain point, ledit point étant situé à une distance de deux cent quatre-vingt-douze pieds (292 pi.) mesurés le long de la limite sud-est du chemin Saint-François, en direction générale sud-ouest à partir de son intersection avec la ligne de lot qui sépare les lots 169 et 170, paroisse de Saint-Laurent; DE LÀ, S. 48°26′ E. sur une distance de huit cents pieds (800 pi.); DE LÀ, N. 41°17′ E. sur une distance de huit cent soixante-sept pieds et six dixièmes (867.6 pi.) jusqu'à intersection avec la ligne de lot qui sépare les lots 170 et 172; DE LÀ, le long de cette dernière ligne de lot, S. 48°26′ E. sur une distance de cent pieds (100 pi.); DE LÀ, N. 41°25′ E. sur une distance de mille huit cent soixante-trois pieds et trois dixièmes (1,863.3 pi.) jusqu'à intersection avec la ligne de lot qui sépare les lots 175 et 176; DE LÀ, le long de cette dernière ligne de lot, N. 48°19′ O. sur une distance de deux cent trente pieds et huit dixièmes (230.8 pi.); DE LÀ, N. 42°40′ E. sur une distance de deux mille deux cent quatre-vingts pieds et huit dixièmes (2,280.8 pi.) jusqu'à intersection avec la ligne de lot qui sépare les lots 180 et 181; DE LÀ, le long de cette dernière ligne de lot en direction générale sud-est sur une distance de trente-neuf pieds et trois dixièmes (39.3 pi.); DE LÀ, N. 44°01′ E. jusqu'à intersection avec la limite sud-ouest d'un chemin public; DE LÀ, le long de cette dernière limite en direction générale est jusqu'à intersection avec la ligne de lot qui sépare les lots 181 et 183; DE LÀ, le long de cette dernière ligne de lot et de la ligne de lot qui sépare les lots 181 et 182 et de son prolongement sud-est, en direction générale sud-est jusqu'à intersection avec le prolongement sud-ouest de la limite sud-est du chemin de la Côte-Vertu; DE LÀ, le long dudit prolongement et de ladite limite sud-est du chemin de la Côte-Vertu en direction générale nord-est jusqu'à intersection avec la ligne de lot qui sépare les lots 506 (subdivisé) et 507 (non subdivisé); DE LÀ, le long de cette dernière ligne de lot en direction générale sud-est jusqu'à intersection avec une ligne parallèle à l'axe de la piste 06R-24L et passant à huit cent dix pieds (810 pi.) de cet axe en direction sud-est; DE LÀ, le long de cette dernière ligne, S. 42°40′ O. jusqu'à intersection avec la ligne de lot qui sépare les lots 521 et 522; DE LÀ, le long de cette dernière ligne de lot en direction générale nord-ouest sur une distance de deux cent dix pieds (210 pi.); DE LÀ, le long d'une ligne parallèle à l'axe de la piste 06R-24L et passant à six cents pieds (600 pi.) de cet axe, S. 42°40′ O. jusqu'à intersection avec la ligne de lot qui sépare les lots 536-1 et 537; DE LÀ, le long de cette dernière ligne de lot S. 46°42′ E. sur une distance d'environ trois cent quatre-vingt-un pieds (381 pi.); DE LÀ, S. 43°18′ O. sur une distance de deux

42°40′ W. to its intersection with the lot line between lots 536-1 and 537; THENCE, following the last mentioned lot line S. 46°42′ E. a distance of three hundred and eighty-one feet (381′) more or less, to a point; THENCE, S. 43°18′ W. a distance of two hundred and nine feet and two tenths (209.2′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 41°17′ E. a distance of one hundred and eighty-nine feet and three tenths (189.3′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 16°50′ E. a distance of one hundred and eighteen feet and three tenths (118.3′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 8°10′ W. a distance of one hundred and thirteen feet and six tenths (113.6′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 31°06′ W. a distance of two hundred and eighteen feet and three tenths (218.3′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 22°19′ W. a distance of two hundred and twelve feet and six tenths (212.6′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, S. 61°00′ W. a distance of one hundred and forty-six feet and seven tenths (146.7′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, N. 88°32′ W. a distance of two hundred and eighty-six feet and five tenths (286.5′) to a point; THENCE, N. 88°37′ W. a distance of two hundred and seventy-three feet and eight tenths (273.8′) to a point; THENCE, S. 89°10′ W. a distance of five hundred and ninety-two feet and one tenth (592.1′) to a point; THENCE, S. 85°24′ W. a distance of thirty feet and two tenths (30.2′) to a point; THENCE, S. 82°01′ W. a distance of two hundred and eighty-six feet and six tenths (286.6′) to a point; THENCE, S. 80°20′ W. a distance of three hundred and six feet and four tenths (306.4′) to a point; THENCE, S. 85°23′ W. a distance of two hundred and sixty feet and one tenth (260.1′) to a point; THENCE, N. 89°08′ W. a distance of one hundred and eighty-five feet and seven tenths (185.7′) to a point; THENCE, N. 88°57′ W. a distance of one thousand four hundred and ninety-two feet (1,492.0′) to a point; THENCE, S. 87°35′ W. a distance of six hundred and four feet and nine tenths (604.9′) to a point; THENCE, S. 80°11′ W. a distance of two hundred and twelve feet and three tenths (212.3′) to a point; THENCE, S. 85°14′ W. a distance of one hundred and seventy-five feet and two tenths (175.2′) to the Point of Beginning.

cent neuf pieds et deux dixièmes (209.2 pi.), jusqu'à un point marqué par une borne de béton; DE LÀ, S. 41°17′ E. sur une distance de cent quatre-vingt-neuf pieds et trois dixièmes (189.3 pi.) jusqu'à un point marqué par une borne de béton; DE LÀ, S. 16°50′ E. sur une distance de cent dix-huit pieds et trois dixièmes (118.3 pi.) jusqu'à un point marqué par une borne de béton; DE LÀ, S. 8°10′ O. sur une distance de cent treize pieds et six dixièmes (113.6 pi.) jusqu'à un point marqué par une borne de béton; DE LÀ, S. 31°06′ O. sur une distance de deux cent dix-huit pieds et trois dixièmes (218.3 pi.) jusqu'à un point marqué par une borne de béton; DE LÀ, S. 22°19′ O. sur une distance de deux cent douze pieds et six dixièmes (212.6 pi.) jusqu'à un point marqué par une borne de béton; DE LÀ, S. 61°00′ O. sur une distance de cent quarante-six pieds et sept dixièmes (146.7 pi.) jusqu'à un point marqué par une borne de béton; DE LÀ, N. 88°32′ O. sur une distance de deux cent quatre-vingt-six pieds et cinq dixièmes (286.5 pi.); DE LÀ, N. 88°37′ O. sur une distance de deux cent soixante-treize pieds et huit dixièmes (273.8 pi.); DE LÀ, S. 89°10′ O. sur une distance de cinq cent quatre-vingt-douze pieds et un dixième (592.1 pi.); DE LÀ, S. 85°24′ O. sur une distance de trente pieds et deux dixièmes (30.2 pi.); DE LÀ, S. 82°01′ O. sur une distance de deux cent quatre-vingt-six pieds et six dixièmes (286.6 pi.); DE LÀ, S. 80°20′ O. sur une distance de trois cent six pieds et quatre dixièmes (306.4 pi.); DE LÀ, S. 85°23′ O. sur une distance de deux cent soixante pieds et un dixième (260.1 pi.); DE LÀ, N. 89°08′ O. sur une distance de cent quatre-vingt-cinq pieds et sept dixièmes (185.7 pi.); DE LÀ, N. 88°57′ O. sur une distance de mille quatre cent quatre-vingt-douze pieds (1,492 pi.); DE LÀ, S. 87°35′ O. sur une distance de six cent quatre pieds et neuf dixièmes (604.9 pi.); DE LÀ, S. 80°11′ O. sur une distance de deux cent douze pieds et trois dixièmes (212.3 pi.); DE LÀ, S. 85°14′ O. sur une distance de cent soixante-quinze pieds et deux dixièmes (175.2 pi.) jusqu'au point de départ.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 97

AERONAUTICS ACT

Namao Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT NAMAO AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Namao Airport Zoning Regulations.*

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Namao Airport, in the Province of Alberta; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of National Defence; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, 1,200 feet in width, including the runway, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 2,234 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location

CHAPITRE 97

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Namao

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE NAMAO

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Namao.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Namao, dans la province d'Alberta; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, de 1,200 pieds de largeur, piste comprise, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre de la Défense nationale; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 2,234 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains contigus à l'aéroport, ou situés dans son voisinage, y compris les emprises de voies publiques définis plus en détail dans la partie II de l'annexe.

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur à l'endroit où

of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows:

COMMENCING at the Northeast corner of the Southeast Quarter of Section Thirty-five (35), Township Fifty-four (54), Range Twenty-four (24), West of the Fourth (4th) Meridian; THENCE, Southerly along the Easterly boundary of the said Southeast Quarter of Section Thirty-five (35) to the Southeast corner thereof; THENCE, Westerly along the Southerly boundary of the said Southeast Quarter of Section Thirty-five (35) to the Southwest corner thereof; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of the Northeast Quarter of Section Twenty-six (26) to the Southerly limit of Expropriation Instrument 5131 H.W.; THENCE, Easterly along the said Southerly limit of Expropriation Instrument 5131 H.W. to the Easterly boundary of the Northwest Quarter of Section Twenty-five (25); THENCE, Southerly along the Easterly boundary of the West Half of the said Section Twenty-five (25) and continuing Southerly along the Easterly boundaries of the West Halves of Sections Twenty-four (24) and Thirteen (13) and along the Easterly boundary of the Northwest Quarter of Section Twelve (12) to the Southeast corner thereof; THENCE, Easterly along the Northerly boundary of Legal Subdivision Seven (7) of the said Section Twelve (12) to the Northeast corner thereof; THENCE, Southerly along the Easterly boundaries of Legal Subdivisions Seven (7) and Two (2), Section Twelve (12), to the Southeast corner of the said Legal Subdivision Two (2); THENCE, Westerly along the Southerly boundary of the said Legal Subdivision Two (2) to the Southwest corner thereof; THENCE, Southerly along the Easterly boundary of the Northwest Quarter of Section One (1) to the Southeast corner thereof; THENCE, Westerly along the Southerly boundary of the said Northwest Quarter of Section One (1) and continuing Westerly along the Southerly boundaries of the North Halves of Sections Two (2) and Three (3) and along the Southerly boundary of the Northeast Quarter of Section Four (4) to the Southwest corner thereof; THENCE, Northerly along the Westerly boundary of the said Northeast Quarter of Section Four (4) to the Northwest corner thereof; THENCE, Westerly along the Southerly boundary of the Southwest Quarter of Section Nine (9) and continuing Westerly along the Southerly boundary of Section Eight (8) to the Southwest corner thereof; THENCE, Northerly along the Westerly boundary of the said Section Eight (8) to the Southwest corner of Section Seventeen (17); THENCE, Easterly along the Southerly boundary of the Southwest Quarter of Section Seventeen (17) to the Southeast corner thereof; THENCE, Northerly along the Easterly boundary of the said Southwest Quarter of Section Seventeen (17) to the Northerly limit of the Northern Alberta Railway right-of-way as shown on Plan 4981 H.W.; THENCE, Westerly along the said Northerly limit of the said Plan 4981 H.W. to the Westerly boundary of Section Seventeen (17); THENCE, Northerly along the said Westerly boundary of Section Seventeen (17) to the Southeasterly limit of the Northern Alberta Railway right-of-way as shown on Plan 6534 E.T.; THENCE, Northeasterly

se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir:

a) une surface horizontale dont les limites extérieures peuvent être définies de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'angle nord-est du quartier sud-est de la section trente-cinq (35), dans le township cinquante-quatre (54), rang vingt-quatre (24), à l'ouest du quatrième (4e) méridien; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est dudit quartier sud-est de la section trente-cinq (35) jusqu'à l'angle sud-est dudit quartier sud-est; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud dudit quartier sud-est de la section trente-cinq (35) jusqu'à l'angle sud-ouest dudit quartier sud-est; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest du quartier nord-est de la section vingt-six (26) jusqu'à la limite sud de la propriété décrite dans l'acte d'expropriation 5131 H.W.; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite sud de la propriété décrite dans l'acte d'expropriation 5131 H.W. jusqu'à la limite est du quartier nord-ouest de la section vingt-cinq (25); DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est de la moitié ouest de ladite section vingt-cinq (25) et continuant en direction du sud le long des limites est des moitiés ouest des sections ving-quatre (24) et treize (13) et le long de la limite est du quartier nord-ouest de la section douze (12) jusqu'à l'angle sud-est dudit quartier nord-ouest; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord de la subdivision légale sept (7) de ladite section douze (12) jusqu'à l'angle nord-est de ladite subdivision légale sept (7); DE LÀ, en direction du sud le long des limites est des subdivisions légales sept (7) et deux (2), section douze (12), jusqu'à l'angle sud-est de ladite subdivision légale deux (2); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud de ladite subdivision légale deux (2) jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite subdivision légale deux (2); DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est du quartier nord-ouest de la section un (1) jusqu'à l'angle sud-est dudit quartier nord-ouest; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud dudit quartier nord-ouest de la section un (1) et continuant en direction de l'ouest le long des limites sud des moitiés nord des sections deux (2) et trois (3) et le long de la limite sud du quartier nord-est de la section quatre (4) jusqu'à l'angle sud-ouest dudit quartier nord-est; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest dudit quartier nord-est de la section quatre (4) jusqu'à l'angle nord-ouest dudit quartier nord-est; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud du quartier sud-ouest de la section neuf (9) et continuant en direction de l'ouest le long de la limite sud de la section huit (8) jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite section huit (8); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest de ladite section huit (8) jusqu'à l'angle sud-ouest de la section dix-sept (17); DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite sud du quartier sud-ouest de la section dix-sept (17) jusqu'à l'angle sud-est dudit quartier sud-ouest; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est dudit quartier sud-ouest de la section dix-sept (17) jusqu'à la limite nord de l'emprise de la Northern Alberta Railway comme il est indiqué sur le plan 4981 H.W.; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite nord dudit plan 4981 H.W. jusqu'à la limite ouest de la section dix-sept (17); DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite

along the said Southeasterly limit of Plan 6534 E.T. to the Easterly boundary of the Southwest Quarter of Section Twenty (20); THENCE, Northerly along the said Easterly boundary of the Southwest Quarter of Section Twenty (20) to the Northwesterly limit of the aforementioned Northern Alberta Railway right-of-way Plan 6534 E.T.; THENCE, Southwesterly along the said Northwesterly limit of Plan 6534 E.T. to the Westerly boundary of the said Section Twenty (20); THENCE, Northerly along the said Westerly boundary of Section Twenty (20) and continuing Northerly along the Westerly boundary of Section Twenty-nine (29) to the Northwest corner thereof; THENCE, Westerly along the Southerly boundary of the Southeast Quarter of Section Thirty-one (31) to the Southwest corner thereof; THENCE, Northerly along the Westerly boundary of the said Southeast Quarter of Section Thirty one (31) to the Northwest corner thereof; THENCE, Easterly along the Northerly boundary of the said Southeast quarter of Section Thirty-one (31) to the Southwest corner of Legal Subdivision Twelve (12), Section Thirty-two (32); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of the said Legal Subdivision Twelve (12) to the Northwest corner thereof; THENCE, Easterly along the Northerly boundaries of Legal Subdivisions Twelve (12) and Eleven (11), Section Thirty-two (32), to the Northeast corner of the said Legal Subdivision Eleven (11); THENCE, Southerly along the Easterly boundary of the said Legal Subdivision Eleven (11) to the Southeast corner thereof; THENCE, Easterly along the Northerly boundary of the Southeast quarter of Section Thirty-two (32) and continuing Easterly along the Northerly boundaries of the South Halves of Sections Thirty-three (33), Thirty-four (34) and Thirty-five (35) to the point of commencement,

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 02-20 and the strip designated as 11-29 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are Six Hundred (600) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and Two Thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being Two Hundred (200) feet above the elevations at the strip ends, and measured horizontally Ten Thousand (10,000) feet from the strip ends, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces,

as shown on Plan E.777 dated April 20, 1961, of record in the Department of Transport at Ottawa.

ouest de la section dix-sept (17) jusqu'à la limite sud-est de l'emprise de la Northern Alberta Railway comme il est indiqué sur le plan 6534 E.T.; DE LÀ, en direction du nord-est le long de ladite limite sud-est du plan 6534 E.T. jusqu'à la limite est du quartier sud-ouest de la section vingt (20); DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite est du quartier sud-ouest de la section vingt (20) jusqu'à la limite nord-ouest de l'emprise susmentionnée de la Northern Alberta Railway, plan 6534 E.T.; DE LÀ, en direction du sud-ouest le long de ladite limite nord-ouest du plan 6534 E.T. jusqu'à la limite ouest de ladite section vingt (20); DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite ouest de la section vingt (20) et continuant en direction du nord le long de la limite ouest de la section vingt-neuf (29) jusqu'à l'angle nord-ouest de la section vingt-neuf (29); DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud du quartier sud-est de la section trente et un (31) jusqu'à l'angle sud-ouest dudit quartier sud-est; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest dudit quartier sud-est de la section trente et un (31) jusqu'à l'angle nord-ouest dudit quartier sud-est; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord dudit quartier sud-est de la section trente et un (31) jusqu'à l'angle sud-ouest de la subdivision légale douze (12), section trente-deux (32); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest de ladite subdivision légale douze (12) jusqu'à l'angle nord-ouest de ladite subdivision légale douze (12); DE LÀ, en direction de l'est le long des limites nord des subdivisions légales douze (12) et onze (11), section trente-deux (32), jusqu'à l'angle nord-est de ladite subdivision légale onze (11); DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est de ladite subdivision légale onze (11) jusqu'à l'angle sud-est de ladite subdivision légale onze (11); DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord du quartier sud-est de la section trente-deux (32) et continuant en direction de l'est le long des limites nord des moitiés sud des sections trente-trois (33), trente-quatre (34) et trente-cinq (35) jusqu'au point de départ,

b) les surfaces d'approche aboutissant à chaque extrémité de la bande désignée par les chiffres 02-20 et de la bande désignée par les chiffres 11-29 et s'étendant à l'extérieur de ces bandes, les dimensions des surfaces d'approche étant de six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude des extrémités de la bande et à dix mille (10,000) pieds horizontalement des extrémités de la bande, et

c) les diverses surfaces de transition, chacune s'élevant obliquement à raison de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement à partir des limites extérieures latérales des bandes et de leurs surfaces attenantes,

les surfaces définies ci-dessus sont indiquées sur le Plan nº E. 777, en date du 20 avril 1961, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

COMMENCING at the intersection of the centre lines of Runways 02-20 and 11-29 of Namao Airport; THENCE, Southwesterly along the centre line on Runway 02-20 a distance of One Thousand Five Hundred Eleven and Nine Tenths (1,511.9) feet to a point; THENCE, at right angles Northwesterly a distance of Five Hundred Twenty-five (525) feet to a point henceforth designated as the airport reference point, the said point having an assigned elevation of Two Thousand Two Hundred Thirty-four (2,234) feet above sea level.

PART II

Description of Lands to Which These Regulations Apply

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate, lying and being in the Municipal District of Sturgeon River No. 90 in the Province of Alberta and composed of parts of Sections One (1), Two (2), Three (3), Four (4), Eight (8), Nine (9), Ten (10), Eleven (11), Twelve (12), Thirteen (13), Fourteen (14), Seventeen (17), Twenty (20), Twenty-three (23), Twenty-four (24), Twenty-five (25), Twenty-six (26), Twenty-eight (28), Twenty-nine (29), Thirty-one (31), Thirty-two (32), Thirty-three (33), Thirty-four (34), and Thirty-five (35) in Township Fifty-four (54), Range Twenty-four (24), West of the Fourth (4th) Meridian, the outermost boundary of which is the limit of the horizontal surface described in paragraph 5(*a*) of these Regulations excluding all lands, waters and roads therefrom lying within the area whose outermost boundaries are described as follows:

COMMENCING at the Northeast corner of the Northwest Quarter of Section Twenty-six (26), Township Fifty-four (54), Range Twenty-four (24), West of the Fourth (4th) Meridian; THENCE, Southerly along the Easterly boundaries of the West Halves of Sections Twenty-six (26), Twenty-three (23) and Fourteen (14) and continuing Southerly along the Easterly boundary of the Northwest Quarter of Section Eleven (11) to the Southeast corner thereof; THENCE, Westerly along the Southerly boundary of the said Northwest Quarter of Section Eleven (11) and continuing Westerly along the Southerly boundaries of the North Halves of Sections Ten (10) and Nine (9) and along the Southerly boundary of the Northeast Quarter of Section Eight (8) to the Southwest corner thereof; THENCE, Northerly along the Westerly boundary of the said Northeast Quarter of Section Eight (8) and continuing Northerly along the Westerly boundaries of the East Halves of Sections Seventeen (17) and Twenty (20) and along the Westerly boundary of the Southeast Quarter of Section Twenty-nine (29) to the Northwest corner thereof; THENCE, Easterly along the Northerly boundary of the said Southeast Quarter of Section Twenty-nine (29) and continuing Easterly along the Northerly boundary of the South Half of Section Twenty-eight (28) to the Southwest corner of the Northwest Quarter of Section Twenty-seven (27); THENCE,

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

COMMENÇANT à l'intersection des axes des pistes 02-20 et 11-29 de l'aéroport de Namao; DE LÀ, en direction du sud-ouest le long de l'axe de la piste 02-20 jusqu'à un point situé à mille cinq cent onze pieds et neuf dixièmes (1,511.9) de distance; DE LÀ, à angles droits en direction du nord-ouest sur une distance de cinq cent vingt-cinq (525) pieds jusqu'à un point qui sera désormais désigné comme point de repère de l'aéroport, ledit point ayant une hauteur assigné de deux mille deux cent trente-quatre (2,234) pieds au-dessus du niveau de la mer.

PARTIE II

Description des terrains auxquels le présent règlement s'applique

LA TOTALITÉ ET CHACUNE des parcelles ou portions de terrains et d'immeubles, situés dans le district municipal de Sturgeon River nº 90, dans la province d'Alberta, et composés d'une partie des sections un (1), deux (2), trois (3), quatre (4), huit (8), neuf (9), dix (10), onze (11), douze (12), treize (13), quatorze (14), dix-sept (17), vingt (20), vingt-trois (23), vingt-quatre (24), vingt-cinq (25), vingt-six (26), vingt-huit (28), vingt-neuf (29), trente et un (31), trente-deux (32), trente-trois (33), trente-quatre (34) et trente-cinq (35) dans le township cinquante-quatre (54), rang vingt-quatre (24), à l'ouest du quatrième (4e) méridien, dont la limite extérieure est constituée par les limites de la surface horizontale décrite à l'alinéa 5*a*) du présent règlement, mais y excluant, toutefois, toutes les terres, eaux et chemins situés à l'intérieur de la région dont les limites extérieures sont les suivantes:

COMMENÇANT à l'angle nord-est du quartier nord-ouest de la section vingt-six (26), dans le township cinquante-quatre (54), rang vingt-quatre (24), à l'ouest du quatrième (4e) méridien; DE LÀ, en direction du sud le long des limites est des moitiés ouest des sections vingt-six (26), vingt-trois (23) et quatorze (14) et continuant en direction du sud le long de la limite est du quartier nord-ouest de la section onze (11) jusqu'à l'angle sud-est dudit quartier nord-ouest; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud dudit quartier nord-ouest de la section onze (11) et continuant en direction de l'ouest le long des limites sud des moitiés nord des sections dix (10) et neuf (9) et le long de la limite sud du quartier nord-est de la section huit (8) jusqu'à l'angle sud-ouest dudit quartier nord-est; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest dudit quartier nord-est de la section huit (8) et continuant en direction du nord le long des limites ouest des moitiés est des sections dix-sept (17) et vingt (20) et le long de la limite ouest du quartier sud-est de la section vingt-neuf (29) jusqu'à l'angle nord-ouest dudit quartier sud-est; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord dudit quartier sud-est de la section vingt-neuf (29) et continuant en direction de l'est le long de la limite nord de la moitié sud de la section vingt-huit (28) jusqu'à l'angle sud-ouest du quartier nord-ouest de la section vingt-sept (27); DE LÀ, en direction du nord le long de la limite

Northerly along the Westerly boundary of the said Northwest Quarter of Section Twenty-seven (27) to the Northwest corner thereof; THENCE, Easterly along the Northerly boundary of the said Section Twenty-seven (27) and continuing Easterly along the Northerly boundary of the Northwest Quarter of Section Twenty-six (26) to the point of commencement but including the area held under Certificate of Title 93 P as shown on Plan T. 493. All plans and expropriation instruments referred to in the above description are on record at the Land Titles Office for the North Alberta Land Registration District at Edmonton, Alberta.

ouest dudit quartier nord-ouest de la section vingt-sept (27) jusqu'à l'angle nord-ouest dudit quartier nord-ouest; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord de ladite section vingt-sept (27) et continuant en direction de l'est le long de la limite nord du quartier nord-ouest de la section vingt-six (26) jusqu'au point de départ, y compris la région détenue en vertu du certificat du titre 93 P comme il est indiqué sur le plan T. 493. Tous les plans et instruments d'expropriation mentionnés dans la description ci-haut sont déposés au Bureau des titres de biens-fonds du district d'enregistrement des terrains du Nord de l'Alberta, à Edmonton (Alberta).

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 98

AERONAUTICS ACT

New Montreal International Airport (Mirabel) Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT THE NEW MONTREAL INTERNATIONAL AIRPORT (MIRABEL)

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *New Montreal International Airport (Mirabel) Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means the New Montreal International Airport (Mirabel), in Mirabel, County of Deux-Montagnes, in the Province of Quebec; (*aéroport*)

"airport reference point" means the airport reference points Alpha and Bravo described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surface, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference points are deemed to be 234 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands and lands under water, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which lands are described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

CHAPITRE 98

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Mirabel

RÈGLEMENT DE ZONAGE DU NOUVEL AÉROPORT INTERNATIONAL DE MONTRÉAL (MIRABEL)

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Mirabel.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne le nouvel aéroport international de Montréal (Mirabel), à Mirabel, comté des Deux-Montagnes (Québec); (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport qui comprend la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande étant décrite plus en détail à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne les points de repère Alpha et Bravo de l'aéroport, décrits à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe; cette surface d'approche étant décrite plus en détail à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition étant décrite plus en détail à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport; cette surface extérieure étant décrite plus en détail à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

3. Aux fins du présent règlement, les points de repère de l'aéroport sont réputés être à 234 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les terrains recouverts d'eau et les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe, sauf les terrains qui font ou feront partie de l'aéroport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land or any land under water to which these Regulations apply, any building, structure or object, or any addition to any existing building, structure or object the highest point of which will exceed in elevation at the location of that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

SCHEDULE

PART I

Airport Reference Points

The coordinates mentioned hereinafter are in the M.T.M. system in which the central meridian of the zone is 73°30′ West.

The airport reference point "Alpha" is situated at survey marker number 268 and its coordinates are E. 267 656.86 metres (878,139.31 feet) and N. 5 062 987.78 metres (16,610,852.30 feet), latitude 45°42′28″ and longitude 73°58′37″.

The airport reference point "Bravo" is situated at survey marker number 312 and its coordinates are E. 260 582.32 metres (854,928.87 feet) and N. 5 057 524.66 metres (16,592,928.68 feet), latitude 45°39′29″ and longitude 74°04′03″.

PART II

Description of the Outer Limits of Lands

Each and all of the lands built up or not built up, registry division of Deux-Montagnes, including part of the official cadastre of Mirabel, parts of the parishes of Saint-Jérusalem, Saint-Jérôme, Sainte-Anne-des-Plaines, Saint-Janvier, Sainte-Thérèse-de-Blainville, Saint-Augustin, Sainte-Scholastique, Saint-Benoît, Saint-Canut, Saint-Colomban, Saint-Hermas, registry division of Argenteuil, including part of the parish of Saint-Jérusalem, registry division of Terrebonne, including parts of the parishes of Saint-Jérôme, Sainte-Sophie, Sainte-

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire sur un terrain, visé par le présent règlement, aucun édifice, ouvrage ou objet, ou de faire un rajout à aucun édifice, ouvrage ou objet existant, dont le sommet serait plus élevé que l'une des surfaces qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface extérieure; ou

c) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement de laisser la végétation dépasser en hauteur le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces indiquées aux alinéas 5*a*) à *c*) qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain.

7. En cas de contravention à l'article 6, le Ministre peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

ANNEXE

PARTIE I

Points de repère de l'aéroport

Les coordonnées mentionnées ci-après sont tracées d'après le système M.T.M., dont le méridien central de la zone est 73°30′ O.

Le point de repère «Alpha» de l'aéroport correspond au repère d'arpentage numéro 268. Les coordonnées sont: E. 267 656,86 mètres (878,139.31 pieds), et N. 5 062 987,78 mètres (16,610,852.30 pieds), latitude 45°42′28″ et longitude 73°58′37″.

Le point de repère «Bravo» de l'aéroport correspond au repère d'arpentage numéro 312. Les coordonnées sont: E. 260 582,32 mètres (854,928.87 pieds) et N. 5 057 524,66 mètres (16,592,928.68 pieds), latitude 45°39′29″ et longitude 74°04′03″.

PARTIE II

Limites extérieures des terrains

L'ensemble des terrains bâtis ou non bâtis de la division d'enregistrement des Deux-Montagnes, comprenant une partie du cadastre officiel de Mirabel, des parties des paroisses de Saint-Jérusalem, Saint-Jérôme, Sainte-Anne-des-Plaines, Saint-Janvier, Sainte-Thérèse-de-Blainville, Saint-Augustin, Sainte-Scholastique, Saint-Benoît, Saint-Canut, Saint-Colomban, Saint-Hermas, de la division d'enregistrement d'Argenteuil, comprenant une partie de la paroisse de Saint-Jérusalem, de la division d'enregistrement de Terrebonne, comprenant des

Anne-des-Plaines, Saint-Janvier, Sainte-Thérèse-de-Blainville and parts of the villages of Saint-Jérôme and Sainte-Thérèse.

COMMENCING at a point situated at the intersection of the lot line between lots 135 and 137 with the southerly limit of a public road (without cadastral designation), registry division of Terrebonne, parish of Saint-Jérôme; THENCE, in a southeasterly direction, along the said lot line to a point situated at the intersection of the said line and the northwesterly limit of the approach surface of strip 06L-24R; THENCE, following the said limit in a direction N. 36°47′59″ E. to a point, which point has as coordinates N. 5 077 579.56 metres and E. 274 385.55 metres; THENCE, following a line having a direction S. 44°40′10″ E., a distance of eighteen thousand five hundred (18,500) feet to a point; which point has as coordinates N. 5 073 569.70 metres and E. 278 349.42 metres; THENCE, following a line having as direction S. 53°51′41″ W., a distance of one thousand nine hundred and seventy-two and three hundredths (1,972.03) feet to a point having as coordinates N. 5 073 215.22 metres and E. 277 864.00 metres; THENCE, following a line having as direction S. 44°40′10″ E., a distance of twelve thousand two hundred and ninety-three (12,293) feet to a point having as coordinates N. 5 070 550.64 metres and E. 280 498.06 metres; THENCE, following a line having as direction S. 53°51′41″ W. to a point situated on the lot line between lot 125 of the parish of Saint-Janvier, registry division of Terrebonne and lot 4 of the cadastre of Mirabel, registry division of Deux-Montagnes; THENCE, following the said lot line and its extension, in a southeasterly direction up to the centre line of rivière Sainte-Marie; THENCE, following the curves of the centre line of the said river, in northwesterly and westerly directions to the intersection of the northwest extension of the lot line between lots 286 and 287, parish of Saint-Janvier, registry division of Terrebonne; THENCE, in a general southeasterly direction, following the said lot line and crossing a public road to a point, which point is the easterly corner of lot 286; THENCE, in a general southwesterly direction, following the boundary line between the parishes of Saint-Janvier and Sainte-Thérèse-de-Blainville, registry division of Terrebonne, to a point, which point is situated at the intersection of the lot line between lots 280 and 281 of the parish of Saint-Janvier and the lot line between lots 875 and 876 of the parish of Sainte-Thérèse-de-Blainville; THENCE, following the said lot line, in a general southeasterly direction to a point, which point is the southerly corner of lot 876; THENCE, in a southwesterly direction, following the lot line between lots 875 and 874 and part of lots 867 and 773 of the parish of Sainte-Thérèse-de-Blainville to a point; THENCE, following the same direction and crossing lot 950 of the parish of Sainte-Thérèse-de-Blainville to a point; THENCE, following the lot line between lots 873, 872, 871, 870, 869 and part of lot 773 of the parish of Sainte-Thérèse-de-Blainville, registry division of Terrebonne to the southerly corner of lot 869; THENCE, following the same direction and crossing a public road (route 117) to the southwesterly right-of-way of the said public road; THENCE, following the said right-of-way, in a general southeasterly direction to the intersection with the northwesterly right-of-way of another public road (Notre-Dame Road), part of lot 770, parish of Sainte-Thérèse-de-

parties des paroisses de Saint-Jérôme, Sainte-Sophie, Sainte-Anne-des-Plaines, Saint-Janvier, Sainte-Thérèse-de-Blainville et des parties des villages de Saint-Jérôme et de Sainte-Thérèse.

COMMENÇANT au point d'intersection de la ligne de division des lots 135 et 137 et de la limite sud d'un chemin public (sans désignation cadastrale), division d'enregistrement de Terrebonne, paroisse de Saint-Jérôme; DE LÀ, vers le sud-est, le long de ladite ligne de division jusqu'à un point situé à l'intersection de ladite ligne et de la limite nord-ouest de la surface d'approche de la bande 06L-24R; DE LÀ, suivant ladite limite dans une direction N. 36°47′59″ E. jusqu'à un point dont les coordonnées sont N. 5 077 579,56 mètres et E. 274 385,55 mètres; DE LÀ, suivant une ligne ayant une direction S. 44°40′10″ E., une distance de dix-huit mille cinq cents (18,500) pieds jusqu'à un point dont les coordonnées sont N. 5 073 569,70 mètres et E. 278 349,42 mètres; DE LÀ, suivant une ligne ayant une direction S. 53°51′41″ O., une distance de mille neuf cent soixante-douze pieds et trois centièmes (1,972.03) jusqu'à un point dont les coordonnées sont N. 5 073 215,22 mètres et E. 277 864,00 mètres; DE LÀ, suivant une ligne ayant une direction S. 44°40′10″ E., une distance de douze mille deux cent quatre-vingt-treize (12,293) pieds jusqu'à un point dont les coordonnées sont N. 5 070 550,64 mètres et E. 280 498,06 mètres; DE LÀ, suivant une ligne ayant une direction S. 53°51′41″ O. jusqu'à un point situé sur la ligne de division du lot 125 de la paroisse de Saint-Janvier, division d'enregistrement de Terrebonne et du lot 4 du cadastre de Mirabel, division d'enregistrement des Deux-Montagnes; DE LÀ, suivant ladite ligne de division et son prolongement, dans une direction sud-est jusqu'à la ligne centrale de la rivière Sainte-Marie; DE LÀ, suivant les sinuosités de la ligne centrale de ladite rivière, dans des directions nord-ouest et ouest jusqu'à l'intersection du prolongement nord-ouest de la ligne de division des lots 286 et 287, paroisse de Saint-Janvier, division d'enregistrement de Terrebonne; DE LÀ, généralement vers le sud-est, suivant ladite ligne de division et traversant un chemin public jusqu'à un point qui est le coin est du lot 286; DE LÀ, généralement vers le sud-ouest, suivant la ligne de division des paroisses de Saint-Janvier et de Sainte-Thérèse-de-Blainville, division d'enregistrement de Terrebonne, jusqu'à un point situé à l'intersection de la ligne de division des lots 280 et 281 de la paroisse de Saint-Janvier et de la ligne de division des lots 875 et 876 de la paroisse Sainte-Thérèse-de-Blainville; DE LÀ, suivant ladite ligne de division, généralement vers le sud-est, jusqu'à un point qui est le coin sud du lot 876; DE LÀ, dans une direction sud-ouest, suivant la ligne de division des lots 875 et 874 et une partie des lots 867 et 773 de la paroisse de Sainte-Thérèse-de-Blainville jusqu'à un point; DE LÀ, suivant la même direction et traversant le lot 950 de la paroisse de Sainte-Thérèse-de-Blainville jusqu'à un point; DE LÀ, suivant la ligne de division des lots 873, 872, 871, 870, 869 et une partie du lot 773 de la paroisse de Sainte-Thérèse-de-Blainville, division d'enregistrement de Terrebonne, jusqu'au coin sud du lot 869; DE LÀ, suivant la même direction et traversant un chemin public (route 117) jusqu'à l'emprise sud-ouest dudit chemin public; DE LÀ, suivant ladite emprise, généralement vers le sud-est, jusqu'à l'intersection avec l'emprise nord-ouest d'un autre chemin public (chemin Notre-Dame), qui est une partie du lot 770 de la paroisse de

Blainville, registry division of Terrebonne; THENCE, in a general southwesterly direction, following the said right-of-way to the intersection of the lot line between lots 770 of the parish of Sainte-Thérèse-de-Blainville, registry division of Terrebonne, and 689 of the parish of Sainte-Thérèse-de-Blainville, registry division of Deux-Montagnes; THENCE, following the said lot line, in a general southeasterly direction to the intersection of the lot line between lots 689 and 690 of the parish of Sainte-Thérèse-de-Blainville, registry division of Deux-Montagnes; THENCE, in a general southwesterly direction, following the said lot line to the southwesterly right-of-way of the Laurentian Autoroute; THENCE, following the said right-of-way, in a general southeasterly direction to a point, which point is situated at the intersection of the said right-of-way and a line being the northerly limit of the approach surface of strip 11L-29R; THENCE, following a line having as direction S. 89°41′24″ E. to a point having as coordinates N. 5 058 281.16 metres and E. 278 897.96 metres; THENCE, following a line having as direction S. 08°50′27″ W., a distance of twenty-one thousand (21,000) feet to a point having as coordinates N. 5 051 956.81 metres and E. 277 914.42 metres; THENCE, following a line having as direction N. 72°37′42″ W. to a point, which point is situated on the lot line between lots 362, parish of Saint-Augustin, and 2 of the cadastre of Mirabel, registry division of Deux-Montagnes; THENCE, following a line being the boundary line between the cadastres of Mirabel and Saint-Augustin, in a general westerly direction, to a point, which point is the northeast corner of lot 234; THENCE, following a line, in a general southerly direction, the said line being the lot line between part of lot 234 and lot 228 to a point; THENCE, following the same general direction and crossing a public road (without cadastral designation) to a point; THENCE, in the same general direction, following the lot line between part of lot 234 and lots 229 and 231 to the southeast corner of lot 234 of the parish of Saint-Augustin, registry division of Deux-Montagnes; THENCE, in a general westerly direction, following the lot line between lots 234, 236, 239, 241, 242-103, 243-170, 245, 246 and lots 233, 235, 240, 174, 173, 172, 170, 169 and 168 of the parish of Saint-Augustin, registry division of Deux-Montagnes to a point, which point is the northwest corner of lot 168 of the parish of Saint-Augustin, registry division of Deux-Montagnes; THENCE, following the lot line between lots 167 and 168, in a general southerly direction to a point, which point is situated on the northerly limit of a public road (without cadastral designation); THENCE, following the northerly right-of-way of the said public road, in a general westerly direction to a point, which point is situated at the intersection of the said right-of-way and the lot line between lots 166 and 165; THENCE, in a general southerly direction, crossing the said public road and following the lot line between lots 166 and 165 of the parish of Saint-Augustin, registry division of Deux-Montagnes, to a point situated on the lot line between lots 166, 165 and 113; THENCE, following the said lot line, in a general northwesterly direction to a point, which point is the north corner of lot 113; THENCE, following the lot line between lots 112 and 113, in a general southwesterly direction to a point situated on the northerly limit of a public road; THENCE, following the same direction and crossing the said public road to a point, which point is situated on the southerly limit of the said road; THENCE, in the same direction, following the lot line between

Sainte-Thérèse-de-Blainville division d'enregistrement de Terrebonne; DE LÀ, généralement vers le sud-ouest, suivant ladite emprise jusqu'à l'intersection de la ligne de division des lots 770 de la paroisse de Sainte-Thérèse-de-Blainville, division d'enregistrement de Terrebonne, et 689 de la paroisse de Sainte-Thérèse-de-Blainville, division d'enregistrement des Deux-Montagnes; DE LÀ, suivant ladite ligne de séparation, généralement vers le sud-est jusqu'à l'intersection de la ligne de division des lots 689 et 690 de la paroisse de Sainte-Thérèse-de Blainville, division d'enregistrement des Deux-Montagnes; DE LÀ, généralement vers le sud-ouest, suivant ladite ligne de division jusqu'à l'emprise sud-ouest de l'Autoroute des Laurentides; DE LÀ, suivant ladite emprise, généralement vers le sud-est jusqu'à un point situé à l'intersection de ladite emprise et d'une ligne qui est la limite nord de la surface d'approche de la bande 11L-29R; DE LÀ, suivant une ligne ayant une direction S. 89°41′24″ E. jusqu'à un point ayant comme coordonnées N. 5 058 281,16 mètres et E. 278 897,96 mètres; DE LÀ, suivant une ligne ayant une direction S. 08°50′27″ O., une distance de vingt-et-un mille (21,000) pieds jusqu'à un point ayant comme coordonnées N. 5 051 956,81 mètres et E. 277 914,42 mètres; DE LÀ, suivant une ligne ayant une direction N. 72°37′42″ O. jusqu'à un point situé sur la ligne de division des lots 362 de la paroisse de Saint-Augustin, et 2 du cadastre de Mirabel, division d'enregistrement des Deux-Montagnes; DE LÀ, suivant une ligne de division des cadastres de Mirabel et de la paroisse Saint-Augustin, généralement vers l'ouest, jusqu'à un point qui est le coin nord-est du lot 234; DE LÀ, suivant une ligne, généralement vers le sud, ladite ligne étant la ligne de division d'une partie du lot 234 et du lot 228 jusqu'à un point; DE LÀ, suivant généralement la même direction et traversant un chemin public (sans désignation cadastrale) jusqu'à un point; DE LÀ, généralement dans la même direction, suivant la ligne de division d'une partie du lot 234 et des lots 229 et 231 jusqu'au coin sud-est du lot 234 de la paroisse Saint-Augustin, division d'enregistrement des Deux-Montagnes; DE LÀ, généralement vers l'ouest, suivant la ligne de division des lots 234, 236, 239, 241, 242-103, 243-170, 245, 246 et des lots 233, 235, 240, 174, 173, 172, 170, 169 et 168 de la paroisse de Saint-Augustin, division d'enregistrement des Deux-Montagnes, jusqu'à un point étant le coin nord-ouest du lot 168 de la paroisse de Saint-Augustin, division d'enregistrement des Deux-Montagnes; DE LÀ, suivant la ligne de division des lots 167 et 168, généralement vers le sud, jusqu'à un point situé sur la limite nord d'un chemin public (sans désignation cadastrale); DE LÀ, suivant l'emprise nord dudit chemin public, généralement vers l'ouest, jusqu'à un point situé à l'intersection de ladite emprise et de la ligne de division des lots 166 et 165; DE LÀ, généralement vers le sud, traversant ledit chemin public et suivant la ligne de division des lots 166 et 165 de la paroisse de Saint-Augustin, division d'enregistrement des Deux-Montagnes, jusqu'à un point situé sur la ligne de division des lots 166, 165 et 113; DE LÀ, suivant ladite ligne de division, généralement vers le nord-ouest, jusqu'à un point étant le coin nord du lot 113; DE LÀ, suivant la ligne de division des lots 112 et 113; généralement vers le sud-ouest, jusqu'à un point situé sur la limite nord d'un chemin public; DE LÀ, suivant la même direction et traversant ledit chemin public jusqu'à un point situé sur la limite sud dudit chemin; DE LÀ, dans la même direction, suivant la ligne de division des lots 111-1, 114-1 et des parties des lots 111 et 114 de la paroisse de

lots 111-1, 114-1 and parts of lots 111 and 114 of the parish of Saint-Augustin, registry division of Deux-Montagnes, to a point, which point is the south corner of lot 111; THENCE, following the lot line between lots 111, 109, 108, 107-5 and lots 52, 55, 59, 60, in a general northwesterly direction to a point, which point is the north corner of lot 60; THENCE, following the lot line between lots 63 and 60, a distance of four thousand (4,000) feet to a point; THENCE, following a line at right angles with the foregoing, in a general northwesterly direction to a point situated on the lot line between lots 70 and 72; THENCE, following the said lot line, in a southwesterly direction to a point situated on the northerly limit of a public road (route 148) and being the northeast corner of lot 72-2 (street); THENCE, following the northerly right-of-way of the said road (route 148), in a general northwesterly direction to a point, which point is the north corner of lot 79-1 (street); THENCE, following the lot line between lots 81-1 (street), 470-57 (street), 81-2 (street) and part of lot 81 and lots 79-1 (street), 470-56 (street), 79-2 (street) and part of lot 79 of the parish of Saint-Augustin, registry division of Deux-Montagnes, to a point being the south corner of lot 81; THENCE, following the boundary line between the parishes of Saint-Augustin and Saint-Benoît, registry division of Deux-Montagnes, to a point situated on the north shore of Belle Rivière; THENCE, following the said shore, in a general northwesterly direction to a point situated on the boundary line between the parishes of Saint-Augustin and Sainte-Scholastique; THENCE, following the said boundary line, in a general northwesterly direction to a point, which point is the north corner of lot 298 of the parish of Sainte-Scholastique, registry division of Deux-Montagnes; THENCE, in a southwesterly direction, following the lot line between part of lots 298 and 299 of the same parish and crossing the Belle Rivière to a point situated on the southwest shore of the said river; THENCE, following the said shore, in a general northwesterly direction to a point, which point is situated on the southeasterly limit of the approach surface of strip 06R-24L; THENCE, following the said limit, in a direction S. 36°47′59″ W., to a point having as coordinates N. 5 045 825.06 metres and E. 255 485.58 metres; THENCE, following a line having as direction N. 44°40′10″ W., a distance of eighteen thousand five hundred (18,500) feet to a point having as coordinates N. 5 049 834.87 metres and E. 251 521.62 metres; THENCE, following a line having as direction N. 53°51′41″ E. to a point having as coordinates N. 5 050 189.36 metres and E. 252 007.06 metres; THENCE, following a line having as direction N. 44°40′10″ W. to a point, which point has as coordinates N. 5 052 853.96 metres and E. 249 373.03 metres; THENCE, following a line having as direction N. 53°51′41″ E. to a point having as coordinates N. 5 056 635.90 metres and E. 254 552.01 metres, which point is situated on the arc of a circle with a radius of twenty thousand (20,000) feet and whose centre is the reference point BRAVO, described in Part I of the schedule; THENCE, following the said circle arc, in a general northerly direction to a point whose coordinates are N. 5 057 300.91 metres and E. 254 490.98 metres; THENCE, following a line having as direction N. 89°41′24″ W. to a point whose coordinates are N. 5 057 362.24 metres and E. 243 161.54 metres; THENCE, following a line having as direction N. 08°50′27″ E., a distance of twenty-one thousand (21,000) feet to a point whose coordinates are N. 5 063 686.56 metres and E. 244 145.07 metres; THENCE, Saint-Augustin, division d'enregistrement des Deux-Montagnes, jusqu'à un point qui est le coin sud du lot 111; DE LÀ, suivant la ligne de division des lots 111, 109, 108, 107-5 et les lots 52, 55, 59, 60, généralement vers le nord-ouest, jusqu'à un point qui est le coin nord du lot 60; DE LÀ, suivant la ligne de division des lots 63 et 60, une distance de quatre mille (4,000) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, suivant une ligne perpendiculaire à la précédente, généralement vers le nord-ouest, jusqu'à un point situé sur la ligne de division des lots 70 et 72; DE LÀ, suivant ladite ligne de division, vers le sud-ouest, jusqu'à un point situé sur la limite nord d'un chemin public (route 148) et étant le coin nord-est du lot 72-2 (rue); DE LÀ, suivant l'emprise nord dudit chemin (route 148), généralement vers le nord-ouest, jusqu'à un point qui est le coin nord du lot 79-1 (rue); DE LÀ, suivant la ligne de division des lots 81-1 (rue) 470-57 (rue), 81-2 (rue) et une partie du lot 81 et des lots 79-1 (rue), 470-56 (rue), 79-2 (rue) et une partie du lot 79 de la paroisse de Saint-Augustin, division d'enregistrement des Deux-Montagnes, jusqu'à un point qui est le coin du lot 81; DE LÀ, suivant la ligne séparative des paroisses de Saint-Augustin et de Saint-Benoît, division d'enregistrement des Deux-Montagnes, jusqu'à un point situé sur la rive nord de la Belle Rivière; DE LÀ, suivant ladite rive, généralement vers le nord-ouest, jusqu'à un point situé sur la ligne séparative des paroisses de Saint-Augustin et de Sainte-Scholastique; DE LÀ, suivant ladite ligne séparative, généralement vers le nord-ouest, jusqu'à un point qui est le coin nord du lot 298 de la paroisse de Sainte-Scholastique, division d'enregistrement des Deux-Montagnes; DE LÀ, vers le sud-ouest, suivant la ligne de division des lots 298 et 299 de la même paroisse et traversant la Belle Rivière jusqu'à un point situé sur la rive sud-ouest de ladite rivière; DE LÀ, suivant ladite rive, généralement vers le nord-ouest, jusqu'à un point situé sur la limite sud-est de la surface d'approche de la bande O6R-24L; DE LÀ, suivant ladite limite, dans une direction S. 36°47′59″ O., jusqu'à un point dont les coordonnées sont N. 5 045 825,06 mètres et E. 255 485,58 mètres; DE LÀ, suivant une ligne ayant comme direction N. 44°40′10″ O., une distance de dix-huit mille cinq cents (18,500) pieds jusqu'à un point dont les coordonnées sont N. 5 049 834,87 mètres et E. 251 521,62 mètres; DE LÀ, suivant une ligne ayant une direction N. 53°51′41″ E. jusqu'à un point dont les coordonnées sont N. 5 050 189,36 mètres et E. 252 007,06 mètres; DE LÀ, suivant une ligne ayant une direction N. 44°40′10″ O. jusqu'à un point dont les coordonnées sont N. 5 052 853,96 mètres et E. 249 373,03 mètres; DE LÀ, suivant une ligne ayant une direction N. 53°51′41″ E. jusqu'à un point dont les coordonnées sont N. 5 056 635,90 mètres et E. 254 552,01 mètres, lequel point est situé sur l'arc d'un cercle dont le rayon mesure vingt mille (20,000) pieds et dont le centre est le point de référence BRAVO, décrit dans la partie I de l'annexe; DE LÀ, suivant ledit arc de cercle, généralement vers le nord, jusqu'à un point dont les coordonnées sont N. 5 057 300,91 mètres et E. 254 490,98 mètres; DE LÀ, suivant une ligne ayant une direction N. 89°41′24″ O. jusqu'à un point dont les coordonnées sont N. 5 057 362,24 mètres et E. 243 161,54 mètres; DE LÀ, suivant une ligne ayant une direction N. 08°50′27″ E., une distance de vingt-et-un mille (21,000) pieds jusqu'à un point dont les coordonnées sont N. 5 063 686,56 mètres et E. 244 145,07 mètres; DE LÀ, suivant une ligne ayant une direction S. 72°37′42″ E., ladite ligne étant la limite nord-est de la surface d'approche 11L-29R jusqu'à un point

following a line having as direction S. 72°37′42″ E., the said line being the northeasterly limit of approach surface 11L-29R to a point situated on a line ninety (90) feet southeast of a proposed power line, the said power line being identified by the following coordinates: at the west end, the coordinates are N. 5 059 181.54 metres and E. 254 844.84 metres and at the northeast end, the coordinates are N. 5 060 216.06 metres and E. 255 891.82 metres; THENCE, in a general northeasterly direction, along a line situated ninety (90) feet southeast of the said power line to a point situated on the southwesterly limit of Poste Lafontaine. The said power line is identified by the following coordinates:

N. 5 060 893.79 m	E. 256 410.82 m
N. 5 061 291.75 m	E. 256 836.84 m
N. 5 061 763.99 m	E. 257 803.01 m
N. 5 061 931.45 m	E. 259 169.54 m
N. 5 062 522.91 m	E. 260 096.88 m
N. 5 062 998.96 m	E. 261 021.00 m
N. 5 063 020.92 m	E. 260 986.10 m
N. 5 063 245.19 m	E. 261 498.52 m

THENCE, in general southeasterly, northeasterly, northwesterly and southwesterly directions, along the limits of Poste Lafontaine to a point situated ninety (90) feet northeast of an existing power line; THENCE, in a general northwesterly direction, along a line parallel to the existing power line at a distance of ninety (90) feet to a point situated on the centre line of Rivière du Nord; THENCE, following the curves of the centre line, in a general northeasterly direction to a point, which point is situated at the intersection of the boundary line between the parish of Saint-Jérôme de Terrebonne and the parish of Saint-Canut des Deux-Montagnes and the centre line of the said river; THENCE, following the said boundary line, in a general northwesterly direction to a point situated on the southeast right-of-way of a public road (without cadastral designation); THENCE, following the said right-of-way, in a general northeasterly direction to a point situated at the intersection of the said right-of-way with the lot line between lots 455 and 456; THENCE, following the said lot line, in a general southeasterly direction, a distance of one thousand eight hundred (1,800) feet to a point; THENCE, following a line at right angles with the foregoing, in a northeasterly direction to a point situated at the intersection of the said line with the lot line between lots 445 and 446; THENCE, following the said lot line, in a general southeasterly direction, a distance of one thousand (1,000) feet to a point; THENCE, following a line at right angles with the foregoing, in a general northeasterly direction to a point, which point is situated on the southwest limit of a public road (route 117); THENCE, following the said limit, in a general southeasterly direction to a point situated at the east corner of lot 116-26; THENCE, following a line crossing the public road, in a general northeasterly direction to a point situated at the intersection of the southerly limit of another public road (without cadastral designation) and the northeast limit of route 117; THENCE, following the southerly limit of the said public road, in a general easterly direction to the point of commencement.

situé sur une ligne se trouvant à quatre-vingt-dix,(90) pieds au sud-est d'une ligne de transmission électrique proposée, ladite ligne de transmission électrique étant identifiée par les coordonnées suivantes: à l'extrémité ouest, N. 5 059 181,54 mètres et E. 254 844,84 mètres et à l'extrémité nord-est, N. 5 060 216,06 mètres et E. 255 891,82 mètres; DE LÀ, généralement vers le nord-est, le long d'une ligne située à quatre-vingt-dix (90) pieds au sud-est de ladite ligne de transmission électrique jusqu'à un point situé sur la limite sud-ouest du poste Lafontaine. Ladite ligne de transmission électrique est identifiée par les coordonnées suivantes:

N. 5 060 893.79 m.	E. 256 410.82 m.
N. 5 061 291.75 m.	E. 256 836.84 m.
N. 5 061 763.99 m.	E. 257 803.01 m.
N. 5 061 931.45 m.	E. 259 169.54 m.
N. 5 062 522.91 m.	E. 260 096.88 m.
N. 5 062 998.96 m.	E. 261 021.00 m.
N. 5 063 020.92 m.	E. 260 986.10 m.
N. 5 063 245.19 m.	E. 261 498.52 m.

DE LÀ, généralement vers le sud-est, le nord-est, le nord-ouest et le sud-ouest, le long des limites du poste Lafontaine jusqu'à un point situé à quatre-vingt-dix (90) pieds au nord-est d'une ligne de transmission électrique existante; DE LÀ, généralement vers le nord-ouest, le long d'une ligne parallèle à la ligne de transmission électrique existante et à une distance de quatre-vingt-dix (90) pieds jusqu'à un point situé sur la ligne centrale de la rivière du Nord; DE LÀ, suivant les sinuosités la ligne centrale, généralement vers le nord-est, jusqu'à un point situé à l'intersection de la ligne de division de la paroisse de Saint-Jérôme de Terrebonne et la paroisse de Saint-Canut des Deux-Montagnes et de la ligne centrale de ladite rivière; DE LÀ, suivant ladite ligne de division, généralement vers le nord-ouest, jusqu'à un point situé sur l'emprise sud-est d'un chemin public (sans désignation cadastrale); DE LÀ, suivant ladite emprise, généralement vers le nord-est, jusqu'à un point situé à l'intersection de ladite emprise et de la ligne de division des lots 455 et 456; DE LÀ, suivant ladite ligne de division, généralement vers le sud-est, une distance de mille huit cents (1,800) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, suivant une ligne perpendiculaire à la précédente, vers le nord-est jusqu'à un point situé à l'intersection de ladite ligne et de la ligne de division des lots 445 et 446; DE LÀ, suivant ladite ligne de division, généralement vers le sud-est, une distance de mille (1,000) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, suivant une ligne perpendiculaire à la précédente, généralement vers le nord-est, jusqu'à un point situé sur la limite sud-ouest d'un chemin public (route 117); DE LÀ, suivant ladite limite, généralement vers le sud-est, jusqu'à un point situé au coin est du lot 116-26; DE LÀ, suivant une ligne traversant le chemin public, généralement vers le nord-est, jusqu'à un point situé à l'intersection de la limite sud d'un autre chemin public (sans désignation cadastrale) et la limite nord-est de la route 117; DE LÀ, suivant la limite sud dudit chemin public, généralement vers l'est, jusqu'au point de départ.

The said lands, improved or unimproved, whose outside limits are described above are made up of the following lots and parts of lots:

FOR THE REGISTRY DIVISION OF DEUX-MONTAGNES

CADASTRE OF MIRABEL

Lots:

Pt 2
Pt 4
3

PARISH OF SAINT-JÉRUSALEM

Lot:

1766

PARISH OF SAINT-COLOMBAN

Lots:

Pt 67 to Pt 75 incl.	Pt 76-25
Pt 75-12 to Pt 75-14 incl.	Pt 76-38
75-15 to 75-37 incl.	76-39 to 76-43 incl.
Pt 75-38	Pt 76-44
Pt 75-68 to Pt 75-70 incl.	Pt 76-47
75-71 to 75-90 incl.	76-48 to 76-108 incl.
76-9	Pt 79
76-10	Pt 79-4
Pt 76-11	79-5 to 79-26 incl.
Pt 76-20	Pt 79-27
76-21 to 76-24 incl.	79-29 to 79-33 incl.

PARISH OF SAINT-CANUT

Lots:

109	109-1 to 109-30 incl.

PARISH OF SAINT-JANVIER

Lots:

Pt 167-20	253
Pt 191	256
248	257
249	260-40
252	261-1

PARISH OF SAINT-JÉRÔME

Lots:

41 to 45 incl.	110
62 to 66 incl.	652
109	

PARISH OF SAINTE-ANNE-DES-PLAINES

Lots:

Pt 4-1	Pt 377
Pt 5-1	378
Pt 6-1	Pt 379
Pt 209-1	Pt 380
Pt 210-1	Pt 385
376	386

Lesdits terrains, bâtis ou non bâtis, dont nous avons décrit, ci-dessus, les limites extérieures, sont constituées des lots et des parties de lots suivants:

POUR LA DIVISION D'ENREGISTREMENT DES DEUX-MONTAGNES

,CADASTRE DE MIRABEL

Lots:

P. 2
P. 4
3

PAROISSE DE SAINT-JÉRUSALEM

Lot:

1766

PAROISSE DE SAINT-COLOMBAN

Lots:

P. 67 à P. 75 incl.	P. 76-25
P. 75-12 à P. 75-14 incl.	P. 76-38
75-15 à 75-37 incl.	76-39 à 76-43 incl.
P. 75-38	P. 76-44
P. 75-68 à P. 75-70 incl.	P. 76-47
75-71 à 75-90 incl.	76-48 à 76-108 incl.
76-9	P. 79
76-10	P. 79-4
P. 76-11	79-5 à 79-26 incl.
P. 76-20	P. 79-27
76-21 à 76-24 incl.	79-29 à 79-33 incl.

PAROISSE DE SAINT-CANUT

Lots:

109	109-1 à 109-30 incl.

PAROISSE DE SAINT-JANVIER

Lots:

P. 167-20	253
P. 191	256
248	257
249	260-40
252	261-1

PAROISSE DE SAINT-JÉRÔME

Lots:

41 à 45 incl.	110
62 à 66 incl.	652
109	

PAROISSE DE SAINTE-ANNE-DES-PLAINES

Lots:

P. 4-1	P. 377
P. 5-1	378
P. 6-1	P. 379
P. 209-1	P. 380
P. 210-1	P. 385
376	386

PARISH OF SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE

Lots:

575	678-1
576	678-2
587	679 to 681 incl.
587-1	681-1
588	681-2
599	682 to 685 incl.
600	685-1
600-1 to 600-4 incl.	686
601	686-1
603-1	687 to 723 incl.
672 to 678 incl.	726

PAROISSE DE SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE

Lots:

575	678-1
576	678-2
587	679 à 681 incl.
587-1	681-1
588	681-2
599	682 à 685 incl.
600	685-1
600-1 à 600-4 incl.	686
601	686-1
603-1	687 à 723 incl.
672 à 678 incl.	726

PARISH OF SAINT-AUGUSTIN

Lots:

Pt 63	108 to 111 incl.
Pt 64	111-1
Pt 66 to Pt 68 incl.	112
69	160
70	160-1 to 160-4 incl.
Pt 72	161
73	161-1
74	161-2
Pt 75	162 to 165 incl.
75-1	Pt 166
75-2	166-1
Pt 77	Pt 167
77-1	234
77-4	234-1
77-6	236 to 239 incl.
Pt 78	239-1 to 239-64 incl.
78-4	241
Pt 79	241-1 to 241-78 incl.
80	242
81	242-1 to 242-6 incl.
81-1	242-8 to 242-185 incl.
81-2	243-1 to 243-130 incl.
81-3	243-133 to 243-244 incl.
82	243-246 to 243-250 incl.
82-1	244
82-2	245
83	245-1 to 245-16 incl.
83-1 to 83-7 incl.	246
97	246-1
98	341-1
98-1	342
98-2	343
99	343-1
100	344
101-1 to 101-6 incl.	345-1 to 345-4 incl.
102	346-1
102-1	346-2
103-1	347
103-2	347-1
104	348 to 350 incl.
105	350-1 to 350-5 incl.
106-1 to 106-4 incl.	351
107-1 to 107-5 incl.	351-1

PAROISSE DE SAINT-AUGUSTIN

Lots:

P. 63	108 à 111 incl.
P. 64	111-1
P. 66 à P. 68 incl.	112
69	160
70	160-1 à 160-4 incl.
P. 72	161
73	161-1
74	161-2
P. 75	162 à 165 incl.
75-1	P. 166
75-2	166-1
P. 77	P. 167
77-1	234
77-4	234-1
77-6	236 à 239 incl.
P. 78	239-1 à 239-64 incl.
78-4	241
P. 79	241-1 à 241-78 incl.
80	242
81	242-1 à 242-6 incl.
81-1	242-8 à 242-185 incl.
81-2	243-1 à 243-130 incl.
81-3	243-133 à 243-244 incl.
82	243-246 à 243-250 incl.
82-1	244
82-2	245
83	245-1 à 245-16 incl.
83-1 à 83-7 incl.	246
97	246-1
98	341-1
98-1	342
98-2	343
99	343-1
100	344
101-1 à 101-6 incl.	345-1 à 345-4 incl.
102	346-1
102-1	346-2
103-1	347
103-2	347-1
104	348 à 350 incl.
105	350-1 à 350-5 incl.
106-1 à 106-4 incl.	351
107-1 à 107-5 incl.	351-1

PARISH OF SAINT-AUGUSTIN—*Conc.*

Lots:

Pt 352
352-1
352-2
Pt 353
353-1
Pt 353-2
Pt 354
355
Pt 357
358
358-1
Pt 359 to Pt 362 incl.
Pt 431
Pt 433
Pt 434
434-1
Pt 435
Pt 436
436-1 to 436-8 incl.
437 to 440 incl.
440-1
441
442
442-1
Pt 443
Pt 444
444-1 to 444-11 incl.
445-1 to 445-37 incl.
Pt 445-38 to Pt 445-41 incl.
445-42
445-43
445-44
Pt 445-45
Pt 445-58
445-59 to 445-66 incl.
Pt 445-67 to Pt 445-71 incl.
445-208 to 445-213 incl.
446-1 to 446-71 incl.
447-1 to 447-63 incl.
448-1 to 448-13 incl.
Pt 448-14
448-15 to 448-20 incl.
Pt 448-141
448-142
Pt 448-143 to Pt 448-146 incl.
Pt 448-149
448-150 to 448-175 incl.
Pt 448-176 to Pt 448-178 incl.
448-231 to 448-330 incl.
449-1 to 449-95 incl.
449-95A
449-96 to 449-99 incl.
Pt 449-100
Pt 449-101
449-102 to 449-104 incl.
Pt 449-105 to Pt 449-108 incl.
Pt 449-118
449-119 to 449-121 incl.
Pt 449-122
449-123
Pt 449-124 to Pt 449-126 incl.
449-325 to 449-329 incl.
Pt 450
Pt 450-5 to Pt 450-8 incl.
450-9 to 450-11 incl.
Pt 450-18
Pt 450-19
450-223 to 450-225 incl.
Pt 450-226
Pt 450-227
Pt 451
Pt 451-222
451-223
451-227
451-228
Pt 451-229
451-229-1
464-1 to 464-3 incl.
Pt 464
Pt464-4
464-6 to 464-8 incl.
Pt 464-9
Pt 464-10
464-13
Pt 464-14
Pt464-15
Pt 464-33 to Pt 464-35 incl.
Pt 464-267
Pt464-268
Pt 467
467-1 to 467-3 incl.
469
Pt 470
Pt 470-57
472-1
474 to 476 incl.

PAROISSE DE SAINT-AUGUSTIN—*Fin*

Lots:

P. 352
352-1
352-2
P. 353
353-1
P. 353-2
P. 354
355
P. 357
358
358-1
P. 359 à P. 362 incl.
P. 431
P. 433
P. 434
434-1
P. 435
P. 436
436-1 à 436-8 incl.
437 à 440 incl.
440-1
441
442
442-1
P. 443
P. 444
444-1 à 444-11 incl.
445-1 à 445-37 incl.
P. 445-38 à P. 445-41 incl.
445-42
445-43
P. 445-44
P. 445-45
P. 445-58
445-59 à 445-66 incl.
P. 445-67 à P. 445-71 incl.
445-208 à 445-213 incl.
446-1 à 446-71 incl.
447-1 à 447-63 incl.
448-1 à 448-13 incl.
P. 448-14
448-15 à 448-20 incl.
P. 448-141
448-142
P. 448-143 à P. 448-146 incl.
P. 448-149
448-150 à 448-175 incl.
P. 448-176 à P. 448-178 incl.
448-231 à 448-330 incl.
449-1 à 449-95 incl.
449-95A
449-96 à 449-99 incl.
P. 449-100
P. 449-101
449-102 à 449-104 incl.
P. 449-105 à P. 449-108 incl.
P. 449-118
449-119 à 449-121 incl.
P. 449-122
449-123
P. 449-124 à P. 449-126 incl.
449-325 à 449-329 incl.
P. 450
P. 450-5 à P. 450-8 incl.
450-9 à 450-11 incl.
P. 450-18
P. 450-19
450-223 à 450-225 incl.
P. 450-226
P. 450-227
P. 451
P. 451-222
451-223
451-227
451-228
P. 451-229
451-229-1
464-1 à 464-3 incl.
P. 464
P. 464-4
464-6 à 464-8 incl.
P. 464-9
P. 464-10
464-13
P. 464-14
P.464-15
P. 464-33 à P. 464-35 incl.
P. 464-267
P. 464-268
P. 467
467-1 à 467-3 incl.
469
P. 470
P. 470-57
472-1
474 à 476 incl.

PARISH OF SAINTE-SCHOLASTIQUE

Lots:

77 to 79 incl.
Pt 299
Pt 300
301
301-1
302
303

PAROISSE DE SAINTE-SCHOLASTIQUE

Lots:

77 à 79 incl.
P. 299
P. 300
301
301-1
302
303

PARISH OF SAINT-BENOÎT

Lots:

Pt 124-2	246
Pt 127	Pt 247
Pt 128	Pt 251
Pt 244	Pt 252
245	253
Pt 254	326-1 to 326-4 incl.
Pt 257	327
258	Pt 328 to Pt 330 incl.
259	331
Pt 260	Pt 332
Pt 263	333
264	336-1 to 336-3 incl.
265	Pt 336-4
Pt 266	337
Pt 267	337-1
Pt 271	338
272	338-1
273	339
Pt 274	339-1
Pt 292	340
293	340-1
294	341
Pt 295	342
Pt 314 to Pt 319 incl.	Pt 343
Pt 321 to Pt 324 incl.	394
325	Pt 476
326	

PARISH OF SAINT-HERMAS

Lots:

Pt 143	Pt 203
Pt 144	Pt 205
144-1 to 144-12 incl.	Pt 206
Pt 202	

FOR THE REGISTRY DIVISION OF ARGENTEUIL

PARISH OF SAINT-JÉRUSALEM

Lots:

Pt 173	Pt 253
234	Pt 254
234-1	Pt 257
Pt 235	Pt 258
235-1	Pt 260
Pt 237	Pt 261
237-1	Pt 264
237-2	Pt 265
Pt 238	Pt 1737 to Pt 1739 incl.
238-1	1740
Pt 239 to Pt 243 incl.	Pt 1741
243-1	Pt 1744
243-2	1745
Pt 248	1746
Pt 249	Pt 1747

PAROISSE DE SAINT-BENOÎT

Lots:

P. 124-2	246
P. 127	P.247
P. 128	P.251
P. 244	P. 252
245	253
P. 254	326-1 à 326-4 incl.
P. 257	327
258	P. 328 à P. 330 incl.
259	331
P. 260	P. 332
P. 263	333
264	336-1 à 336-3 incl.
265	P. 336-4
P. 266	337
P. 267	337-1
P. 271	338
272	338-1
273	339
P. 274	339-1
P. 292	340
293	340-1
294	341
P. 295	342
P. 314 à P. 319 incl.	P.343
P. 321 à P. 324 incl.	394
325	P. 476
326	

PAROISSE DE SAINT-HERMAS

Lots:

P. 143	P. 203
P. 144	P. 205
144-1 à 144-12 incl.	P. 206
P. 202	

POUR LA DIVISION D'ENREGISTREMENT D'ARGENTEUIL

PAROISSE DE SAINT-JÉRUSALEM

Lots:

P. 173	P. 253
234	P. 254
234-1	P. 257
P. 235	P. 258
235-1	P. 260
P. 237	P. 261
237-1	P. 264
237-2	P. 265
P. 238	P. 1737 à P. 1739 incl.
238-1	1740
P. 239 à P. 243 incl.	P. 1741
243-1	P. 1744
243-2	1745
P. 248	1746
P. 249	P. 1747

PARISH OF SAINT-JÉRUSALEM—*Conc.*

Lots:

Pt 1750
1750-1
Pt 1751
1751-1
1752 to 1756 incl.
1756-1 to 1756-5 incl.
1757
1757-1 to 1757-5 incl.
1758 to 1761 incl.
1761-1
1761-2
1762 to 1765 incl.
1768
1777
1778
1781
1782
1785
Pt 1794
Pt 1794-5
1794-6
1794-7
Pt 1794-8
Pt 1794-17
1794-18 to 1794-21 incl.
Pt 1794-22
Pt 1794-27
Pt 1794-28
1794-29 to 1794-32 incl.
Pt 1794-33
1794-34
1794-36 to 1794-55 incl.
1794-68 to 1794-97 incl.
Pt 1795
Pt 1800
1807 to 1810 incl.
1816
1818
Pt 1819
1820
1821
1823 to 1837 incl.
1837-1 to 1837-7 incl.
1837-9 to 1837-14 incl.
Pt 1838
Pt 1839
1840
1840-1 to 1840-4 incl.
1840-6
1841
Pt 1842
1842-1 to 1842-4 incl.
Pt 1843
1843-1 to 1843-3 incl.
Pt 1844
1844-1
Pt 1844-2
Pt 1844-3
1844-4
1845
1845-1
Pt 1845-2
Pt 1846-1
Pt 1846-2
Pt 1924 to Pt 1926 incl.
Pt 1937
1938
Pt 1939 to Pt 1944 incl.
1945 to 1948 incl.
Pt1949 to Pt 1958 incl.
1959
Pt 1960 to Pt 1966 incl.
1967
Pt 1968 to Pt 1970 incl.
1971
Pt 1972
Pt 1973
2296 to 2298 incl.

PAROISSE DE SAINT-JÉRUSALEM—*Fin*

Lots:

P. 1750
1750-1
P. 1751
1751-1
1752 à 1756 incl.
1756-1 à 1756-5 incl.
1757
1757-1 à 1757-5 incl.
1758 à 1761 incl.
1761-1
1761-2
1762 à 1765 incl.
1768
1777
1778
1781
1782
1785
P. 1794
P. 1794-5
1794-6
1794-7
P. 1794-8
P. 1794-17
1794-18 à 1794-21 incl.
P. 1794-22
P. 1794-27
P. 1794-28
1794-29 à 1794-32 incl.
P. 1794-33
1794-34
1794-36 à 1794-55 incl.
1794-68 à 1794-97 incl.
P. 1795
P. 1800
1807 à 1810 incl.
1816
1818
P. 1819
1820
1821
1823 à 1837 incl.
1837-1 à 1837-7 incl.
1837-9 à 1837-14 incl.
P. 1838
P. 1839
1840
1840-1 à 1840-4 incl.
1840-6
1841
P. 1842
1842-1 à 1842-4 incl.
P. 1843
1843-1 à 1843-3 incl.
P. 1844
1844-1
P. 1844-2
P. 1844-3
1844-4
1845
1845-1
P. 1845-2
P. 1846-1
P. 1846-2
P.1924 à P. 1926 incl.
P. 1937
1938
P. 1939 à P. 1944 incl.
1945 à 1948 incl.
P. 1949 à P. 1958 incl.
1959
P. 1960 à P. 1966 incl.
1967
P. 1968 à P. 1970 incl.
1971
P. 1972
P. 1973
2296 à 2298 incl.

DIVISION OF TERREBONNE

PARISH OF SAINT-JÉRÔME

Lots:

Pt 116
116-1 to 116-4 incl.
116-4-1
116-5 to 116-35 incl.
Pt 117
117-1
117-2
117-4 to 117-57 incl.
117-58-1
117-58-2
117-59-1
117-59-2
177-60 to 117-65 incl.
117-66-1
117-66-2
117-67-1
117-67-2
117-68-1
117-68-2
117-69-1

POUR LA DIVISION DE TERREBONNE

PAROISSE DE SAINT-JÉRÔME

Lots:

P. 116
116-1 à 116-4 incl.
116-4-1
116-5 à 116-35 incl.
P. 117
117-1
117-2
117-4 à 117-57 incl.
117-58-1
117-58-2
117-59-1
117-59-2
117-60 à 117-65 incl.
117-66-1
117-66-2
117-67-1
117-67-2
117-68-1
117-68-2
117-69-1

PARISH OF SAINT-JÉRÔME—*Conc.*

Lots:

117-69-2
117-70-1
117-70-2
117-71 to 117-97
117-102
117-111 to 117-118 incl.
Pt 118
118-1 to 118-28 incl.
118-29-1
118-29-2
118-30 to 118-87 incl.
118-87-1
118-88
118-89
118-93 to 118-110 incl.
Pt 119
119-1 to 119-55 incl.
119-55-1
119-56
119-57
119-58-1
119-58-2
119-59 to 119-79 incl.
119-79-1
119-80 to 119-112 incl.
Pt 120
120-1 to 120-35 incl.
120-37 to 120-84 incl.
Pt 121
121-1 to 121-24 incl.
126
126-1 to 126-42 incl.
127
127-1 to 127-22 incl.
128
128-1 to 128-3 incl.
129-1
129-2
130
131
Pt 135
Pt 137
Pt 140 to 144 incl.
145
Pt 146
146-6
147
147-1 to 147-3 incl.
Pt 148
148-1 to 148-6 incl.
Pt150
150-1 to 150-6 incl.
Pt 151
151-1 to 151-5 incl.
Pt 152 to Pt 162 incl.
194-2
194-130 to 194-248 incl.
Pt 195
195-123 to 195-147 incl.
Pt 195-148
Pt 196
Pt 196-1
196-1-25 to 196-1-29 incl.
196-1-33 to 196-1-39 incl.
Pt 196-1-54-1
196-1-55 to 196-1-57 incl.
196-1-105 to 196-1-109 incl.
196-1-109-1
Pt 196-1-110
Pt 196-1-111
196-2 to 196-14 incl.
Pt 442
Pt 445
Pt 446
Pt 451 to Pt 453 incl.
Pt 455
Pt 456
456-1
456-2
456-3
456-4
456-9
456-10
Pt 457
Pt 458
458-6 to 458-120 incl.
Pt 459
459-7 to 459-11 incl.
Pt 460
460-1
460-2
Pt 461 to Pt 464 incl.
652
Pt 653

PAROISSE DE SAINT-JÉRÔME—*Fin*

Lots:

117-69-2
117-70-1
117-70-2
117-71 à 117-97 incl.
117-102
117-111 à 117-118 incl.
P. 118
118-1 à 118-28 incl.
118-29-1
118-29-2
118-30 à 118-87 incl.
118-87-1
118-88
118-89
118-93 à 118-110 incl.
P. 119
119-1 à 119-55 incl.
119-55-1
119-56
119-57
119-58-1
119-58-2
119-59 à 119-79 incl.
119-79-1
119-80 à 119-112 incl.
P. 120
120-1 à 120-35 incl.
120-37 à 120-84 incl.
P. 121
121-1 à 121-24 incl.
126
126-1 à 126-42 incl.
127
127-1 à 127-22 incl.
128
128-1 à 128-3 incl.
129-1
129-2
130
131
P. 135
P. 137
P. 140 à 144 incl.
145
P. 146
146-6
147
147-1 à 147-3 incl.
P. 148
148-1 à 148-6 incl.
P. 150
150-1 à 150-6 incl.
P. 151
151-1 à 151-5 incl.
P. 152 à P. 162 incl.
194-2
194-130 à 194-248 incl.
P. 195
195-123 à 195-147 incl.
P. 195-148
P. 196
P. 196-1
196-1-25 à 196-1-29 incl.
196-1-33 à 196-1-39 incl.
P. 196-1-54-1
196-1-55 à 196-1-57 incl.
196-1-105 à 196-1-109 incl.
196-1-109-1
P. 196-1-110
P. 196-1-111
196-2 à 196-14 incl.
P. 442
P. 445
P. 446
P. 451 à P. 453 incl.
P. 455
P. 456
456-1
456-2
456-3
456-4
456-9
456-10
P. 457
P. 458
458-6 à 458-120 incl.
P. 459
459-7 à 459-11 incl.
P. 460
460-1
460-2
P. 461 à P. 464 incl.
652
P. 653

PARISH OF SAINTE-SOPHIE

Lots:

1 to 11 incl.
11-1
12 to 15 incl.
15-1 to 15-3 incl.
16
16-1
17 to 21 incl.
21-1
22
23
23-1 to 23-16 incl.
24 to 28 incl.
28-1
28-2

PAROISSE DE SAINTE-SOPHIE

Lots:

1 à 11 incl.
11-1
12 à 15 incl.
15-1 à 15-3 incl.
16
16-1
17 à 21 incl.
21-1
22
23
23-1 à 23-16 incl.
24 à 28 incl.
28-1
28-2

PARISH OF SAINTE-SOPHIE—*Conc.*

Lots:

49 to 51 incl.
51-1
52 to 61 incl.
61-1
61-2
62 to 67 incl.
67-1 to 67-16 incl.
68
68-1 to 68-3 incl.
69
69-1
70
71
71-1
72
72-1 to 72-10 incl.
Pt 72-11 to Pt 72-13 incl.
72-14 to 72-16 incl.
73
74
Pt 75 to Pt 90 incl.
Pt 93 to Pt 96 incl.
Pt 110 to Pt 113 incl.
Pt 115 to Pt 117 incl.
117-1 to 117-11 incl.
118
118-1 to 118-29
119
119-1 to 119-4 incl.
120 to 128 incl.
129-1
129-2
130 to 135 incl.
135-1
135-2
136 to 141 incl.
141A
142
142A
143
143-1 to 143-8 incl.
144 to 183 incl.
183-1 to 183-54 incl.
184-1
184-2
185
186
186-1
186-2
187
187-1
188
189
189-1
190
191
191-1
Pt 203 to Pt 212 incl.
212-1
Pt 212-2
Pt 212-3
Pt 213
Pt 213-1
214
Pt 215 to Pt 223 incl.
Pt 377
378
379
502

PAROISSE DE SAINTE-SOPHIE—*Fin*

Lots:

49 à 51 incl.
51-1
52 à 61 incl.
61-1
61-2
62 à 67 incl.
67-1 à 67-16 incl.
68
68-1 à 68-3 incl.
69
69-1
70
71
71-1
72
72-1 à 72-10 incl.
P. 72-11 à P. 72-13 incl.
72-14 à 72-16 incl.
73
74
P. 75 à P. 90 incl.
P. 93 à P. 96 incl.
P. 110 à P. 113 incl.
P. 115 à P. 117 incl.
117-1 à 117-11 incl.
118
118-1 à 118-29
119
119-1 à 119-4 incl.
120 à 128 incl.
129-1
129-2
130 à 135 incl.
135-1
135-2
136 à 141 incl.
141A
142
142A
143
143-1 à 143-8 incl.
144 à 183 incl.
183-1 à 183-54 incl.
184-1
184-2
185
186
186-1
186-2
187
187-1
188
189
189-1
190
191
191-1
P. 203 à P. 212 incl.
212-1
P. 212-2
P. 212-3
P. 213
P. 213-1
214
P. 215 à P. 223 incl.
P. 377
378
379
502

PARISH OF SAINTE-ANNE-DES-PLAINES

Lots:

Pt 2
Pt 3
Pt 10
Pt 12
Pt 13
Pt 211 to Pt 214 incl.
215
216
Pt 217
Pt 218
219
220
Pt 221
Pt 222
223
224
Pt 225
Pt 228
Pt 229
230 to 232 incl.
Pt 233 to P 237 incl.
Pt 270
273 to 277 incl.
Pt 278
Pt 292
293
Pt 294
295
Pt 296 to Pt 299 incl.
Pt 344 to Pt 347 incl.
348 to 370 incl.
374
Pt 375
430 to 433 incl.
433-1 to 433-43
434 to 444 incl.
444-1 to 444-46 incl.
Pt 445 to Pt 449 incl.

PAROISSE DE SAINTE-ANNE-DES-PLAINES

Lots:

P. 2
P. 3
P. 10
P. 12
P. 13
P. 211 à P. 214 incl.
215
216
P. 217
P. 218
219
220
P. 221
P. 222
223
224
P. 225
P. 228
P. 229
230 à 232 incl.
P. 233 à P. 237 incl.
P. 270
273 à 277 incl.
P. 278
P. 292
293
P. 294
295
P. 296 à P. 299 incl.
P. 344 à P. 347 incl.
348 à 370 incl.
374
P. 375
430 à 433 incl.
433-1 à 433-43
434 à 444 incl.
444-1 à 444-46 incl.
P. 445 à P. 449 incl.

PARISH OF SAINT-JANVIER

Lots:

Pt 94
Pt 97
Pt 98
Pt 101
Pt 103
Pt 123 to Pt 125 incl.
146
149 to 151 incl.
151-1 to 151-11 incl.
152 to 158 incl.
158-1
159 to 164 incl.
164-1
165-1
170 to 175 incl.
175-1
176 to 181 incl.
181-1
181-2
182
182-1
183-1
183-2
184 to 190 incl.
190-1
190-2
260
260-1 to 260-7 incl.
260-19 to 260-39 incl.
261 to 263 incl.
263-1 to 263-6 incl.
263-7-1
263-7-2
263-8-1
263-8-2
263-9 to 263-14 incl.
263-15-1
263-15-2
263-16-1
263-16-2
263-17
263-18-1
263-18-2
263-19-1
263-19-2
263-20
263-21-1
263-21-2
263-22-1
263-22-2
263-23 to 263-26 incl.
263-27-1
263-27-2
263-28-1
263-28-2
263-29 to 263-38 incl.
263-42 to 263-142 incl.
264
265
265-1 to 265-112 incl.
266-1
266-2
266-3-1
266-3-2
266-4 to 266-18 incl.
267
267-1
267-1-1
267-1-2
267-2
267-2-1
267-3 to 267-5 incl.
267-5-1
268
269
269-1
270 to 274 incl.
274-1 to 274-101 incl.
274-101-1
274-102
274-102-1
274-103 to 274-155 incl.
274A
275
275-1 to 275-13 incl.
275-14-1
275-14-2
275-15
275-16
275-20 to 275-24 incl.
-276
277
277-1 to 277-33 incl.
278
278-1 to 278-14 incl.
279 to 281 incl.
281-1 to 281-5 incl.
282
282-1 to 282-4 incl.
283 to 286 incl.
307

PARISH OF SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE

Lots:

Pt 89 to Pt 91
Pt 91-14-1
Pt 91-14-2
91-15
Pt 94
94-1

PAROISSE DE SAINT-JANVIER

Lots:

P. 94
P. 97
P. 98
P. 101
P. 103
P. 123 à P. 125 incl.
146
149 à 151 incl.
151-1 à 151-11 incl.
152 à 158 incl.
158-1
159 à 164 incl.
164-1
165-1
170 à 175 incl.
175-1
176 à 181 incl.
181-1
181-2
182
182-1
183-1
183-2
184 à 190 incl.
190-1
190-2
260
260-1 à 260-7 incl.
260-19 à 260-39 incl.
261 à 263 incl.
263-1 à 263-6 incl.
263-7-1
263-7-2
263-8-1
263-8-2
263-9 à 263-14 incl.
263-15-1
263-15-2
263-16-1
263-16-2
263-17
263-18-1
263-18-2
263-19-1
263-19-2
263-20
263-21-1
263-21-2
263-22-1
263-22-2
263-23 à 263-26 incl.
263-27-1
263-27-2
263-28-1
263-28-2
263-29 à 263-38 incl.
263-42 à 263-142 incl.
264
265
265-1 à 265-112 incl.
266-1
266-2
266-3-1
266-3-2
266-4 à 266-18 incl.
267
267-1
267-1-1
267-1-2
267-2
267-2-1
267-3 à 267-5 incl.
267-5-1
268
269
269-1
270 à 274 incl.
274-1 à 274-101 incl.
274-101-1
274-102
274-102-1
274-103 à 274-155 incl.
274A
275
275-1 à 275-13 incl.
275-14-1
275-14-2
275-15
275-16
275-20 à 275-24 incl.
276
277
277-1 à 277-33 incl.
278
278-1 à 278-14 incl.
279 à 281 incl.
281-1 à 281-5 incl.
282
282-1 à 282-4 incl.
283 à 286 incl.
307

PAROISSE DE SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE

Lots:

P. 89 à P. 91
P. 91-14-1
P. 91-14-2
91-15
P. 94
94-1

PARISH OF SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Cont.*

Lots:

Pt 95
95-1
95-140
95-362
Pt 96
96-1
96-2
Pt 96-137
Pt 96-279
Pt 96-280
96-315
Pt 96-316 to Pt 96-318 incl.
97
97-1
Pt 98
Pt 98-59
98-60 to 98-64 incl.
98-67
98-68
Pt 98-69
Pt 98-70
98-79
98-80
Pt 98-81
98-85 to 98-88 incl.
Pt98-89
Pt 98-90
98-186
98-187
98-233
Pt 99
99-2
99-3
99-3-1
99-4
99-5
Pt 99-32
99-35 to 99-41 incl.
Pt 101
Pt 101-196
Pt 101-211
101-241 to 101-246 incl.
Pt 101-247
Pt 101-248
Pt 101-259
101-260 to 101-264 incl.
Pt 102
Pt 102-178
Pt 102-182
102-360
Pt 102-369
102-370 to 102-277 incl.
Pt 102-378
Pt 102-379
102-386 to 102-423 incl.
Pt 102-445
Pt 102-446
102-460 to 102-467 incl.
102-504 to 102-586 incl.
Pt103
103-102
Pt 103-103
Pt 103-104
103-114 to 103-164 incl.
Pt 103-165
Pt 103-166
103-176
103-177
103-185 to 103-192 incl.
103-214
Pt 103-215
Pt 103-216
103-217 to 103-224 incl.
Pt 103-225 to Pt 103-227 incl.
103-232 to 103-236 incl.
Pt. 103-237
Pt 103-298 to Pt 103-300 incl.
103-301 to 103-362 incl.
103-371 to 103-419 incl.
Pt 109
109-4 to 109-7 incl.
Pt 109-10
109-11 to 109-16 incl.
Pt 109-17
Pt 109-171 to Pt 109-173 incl.
Pt 109-183 to Pt 109-186 incl.
109-187 to 109-198 incl.
Pt 109-199 to Pt 109-203 incl.
Pt 109-205
Pt 109-206
109-207 to 109-269 incl.
Pt 109-290
109-291
Pt 109-292 to Pt 109-294 incl.
109-305 to 109-354 incl.
Pt 110
Pt 110-2
110-3
Pt 110-4
Pt 110-6
Pt 110-8
Pt 110-113
110-114
Pt 110-115
Pt 110-116
Pt 110-119
Pt 110-127
110-128 to 110-139 incl.

PAROISSE DE SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Suite*

Lots:

P. 95
95-1
95-140
95-362
P. 96
96-1
96-2
P. 96-137
P. 96-279
P. 96-280
96-315
P. 96-316 à P. 96-318 incl.
97
97-1
P. 98
P. 98-59
98-60 à 98-64 incl.
98-67
98-68
P. 98-69
P. 98-70
98-79
98-80
P. 98-81
98-85 à 98-88 incl.
P. 98-89
P. 98-90
98-186
98-187
98-233
P. 99
99-2
99-3
99-3-1
99-4
99-5
P. 99-32
99-35 à 99-41 incl.
P. 101
P. 101-196
P. 101-211
101-241 à 101-246 incl.
P. 101-247
P. 101-248
P. 101-259
101-260 à 101-264 incl.
P. 102
P. 102-178
P. 102-182
102-360
P. 102-369
102-370 à 102-377 incl.
P. 102-378
P. 102-379
102-386 à 102-423 incl.
P. 102-445
P. 102-446
102-460 à 102-467 incl.
102-504 à 102-586 incl.
P. 103
103-102
P. 103-103
P. 103-104
103-114 à 103-164 incl.
P. 103-165
P. 103-166
103-176
103-177
103-185 à 103-192 incl.
103-214
P. 103-215
P. 103-216
103-217 à 103-224 incl.
P. 103-225 à P. 103-227 incl.
103-232 à 103-236 incl.
P. 103-237
P. 103-298 à P. 103-300 incl.
103-301 à 103-362 incl.
103-371 à 103-419 incl.
P. 109
109-4 à 109-7 incl.
P. 109-10
109-11 à 109-16 incl.
P. 109-17
P. 109-171 à P. 109-173 incl.
P. 109-183 à P. 109-186 incl.
109-187 à 109-198 incl.
P. 109-199 à P. 109-203 incl.
P. 109-205
P. 109-206
109-207 à 109-269 incl.
P. 109-290
109-291
P. 109-292 à P. 109-294 incl.
109-305 à 109-354 incl.
P. 110
P. 110-2
110-3
P. 110-4
P. 110-6
P. 110-8
P. 110-113
110-114
P. 110-115
P. 110-116
P. 110-119
P. 110-127
110-128 à 110-139 incl.

PARISH OF SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Cont.*

Lots:

Pt 110-140
Pt110-152
110-153 to 110-166 incl.
Pt 110-167
Pt 111
Pt 112
Pt 140
Pt 141
Pt 142
Pt 146
Pt 147
Pt 147-4 to Pt 147-6 incl.
Pt 147-8
Pt 147-35
147-36
Pt 147-37
Pt 147-38
Pt 152
Pt 153
Pt 154
Pt 155
155-1
156
156-1
157
157-1 to 157-337 incl.
158
158-1 to 158-262 incl.
159
159-1 to 159-150 incl.
160
161
161-1 to 161-6 incl.
161-7-1
161-7-2
161-8 to 161-79 incl.
162
162-1 to 162-18 incl.
162-19-1
162-19-2
162-20 to 162-123 incl
162-127
162-128
Pt 163
163-1
163-2
164
165
165-1
165-2
166-1 to 166-145 incl.
Pt 166-146 to Pt 166-150 incl.
Pt 166-158
Pt 166-160 to Pt 166-163 incl.
166-164 to 166-196 incl.
Pt 166-197
166-198 to 166-219 incl.
Pt 167
Pt 169
170
170-1
171
172-3 to 172-11 incl.
Pt 172-12
173
173-1 to 173-8 incl.
174
175
175-1 to 175-460 incl.
176
176-1 to 176-5 incl.
177
177-1 to 177-9 incl.
178
179
180
181
182
182-1
182-2
183
184
184-1
184-2
185
185-1 to 185-11 incl.
185-13 to 185-16 incl.
185-18
185-19 to 185-53 incl.
186
186-1
187
187-2
187-3
187-5 to 187-27 incl.
187-38 to 187-74 incl.
187-76 to 187-84 incl.
187-100
187-113 to 187-133 incl.
188
188-1 to 188-7 incl.
188-8-1
188-8-2
188-9 to 189-59 incl.
188-67 to 188-73 incl.
189
189-1 to 189-8 incl.
189-9-1
189-9-2
189-10
189-20 to 189-39 incl.
189-41
189-42
189-48 to 189-66 incl.

PAROISSE DE SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Suite*

Lots:

P. 110-140
P. 110-152
110-153 à 110-166 incl
P. 110-167
P. 111
P. 112
P. 140
P. 141
P. 142
P. 146
P. 147
P. 147-4 à P. 147-6 incl.
P. 147-8
P. 147-35
147-36
P. 147-37
P. 147-38
P. 152
P. 153
P. 154
P. 155
155-1
156
156-1
157
157-1 à 157-337 incl.
158
158-1 à 158-262 incl.
159
159-1 à 159-150 incl.
160
161
161-1 à 161-6 incl.
161-7-1
161-7-2
161-8 à 161-79 incl.
162
162-1 à 162-18 incl.
162-19-1
162-19-2
162-20 à 162-123 incl.
162-127
162-128
P. 163
163-1
163-2
164
165
165-1
165-2
166-1 à 166-145 incl.
P. 166-146 à P. 166-150 incl.
P. 166-158
P. 166-160 à P. 166-163 incl.
166-164 à 166-196 incl.
P. 166-197
166-198 à 166-219 incl.
P. 167
P. 169
170
170-1
171
172-3 à 172-11 incl.
P. 172-12
173
173-1 à 173-8 incl.
174
175
175-1 à 175-460 incl.
176
176-1 à 176-5 incl.
177
177-1 à 177-9 incl.
178
179
180
181
182
182-1
182-2
183
184
184-1
184-2
185
185-1 à 185-11 incl.
185-13 à 185-16 incl.
185-18
185-19 à 185-53 incl.
186
186-1
187
187-2
187-3
187-5 à 187-27 incl.
187-38 à 137-74 incl.
187-76 à 187-84 incl.
187-100
187-113 à 187-133 incl.
188
188-1 à 188-7 incl.
188-8-1
188-8-2
188-9 à 188-59 incl.
188-67 à 188-73 incl.
189
189-1 à 189-8 incl.
189-9-1
189-9-2
189-10
189-20 à 189-39 incl.
189-41
189-42
189-48 à 189-66 incl.

PARISH OF SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Cont.*

Lots:

190
190-1
190-2
190-3-1
190-3-2
190-4-1
190-4-2
190-5 to 190-7 incl.
191
191-1
191-2-1
191-2-2
192
193
193-1
193-2-1
193-2-2
194
195
195-1
195-2-1
195-2-2
196
196-1
196-2
197
197-1 to 197-5 incl.
198
198-1 to 198-5 incl.
199
199-1
199-5 to 199-18 incl.
200-1 to 200-9 incl.
Pt 201
201-8 to 201-13 incl.
Pt 201-19
Pt 201-20
Pt 201-48
Pt 201-49-1
Pt 201-49-1-1
Pt 201-79 to Pt 201-82 incl.
Pt 201-84
201-109
201-110
Pt 201-111
Pt 201-114
Pt 201-115
201-116
201-117
Pt 201-123 to Pt 201-126 incl.
201-127 to 201-131 incl.
Pt 202
Pt 202-2
Pt 202-26
202-47
202-48
203
203-1
204
204-1
204-3
204-4
Pt 206
Pt 206-7
206-38
206-39
Pt 206-149-2
206-174 to 206-177 incl.
Pt 206-204-1
206-204-2
Pt 206-205
Pt 206-221
Pt 206-222
206-223-1
206-223-2
Pt 206-252
206-253
206-254
Pt 206-255
Pt 206-260
206-261
206-261-1
206-262
206-263
206-264-1
206-265 to 206-279 incl.
206-284
206-285
Pt 209
209-114-1
209-114-2
209-115
Pt 209-118
209-118-1 to 209-118-13 incl.
Pt 209-119-1
Pt 209-119-2
Pt 219
219-9 to 219-57 incl.
Pt 219-58
Pt 219-59
Pt 219-64-1
Pt 219-67
Pt 219-68
219-69 to 219-77 incl.
219-156 to 219-205 incl.
219-207 to 219-246 incl.
219-303
219-304-1
219-304-2
219-305-1
219-305-2
219-306-1
219-306-2

PAROISSE DE SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Suite*

Lots:

190
190-1
190-2
190-3-1
190-3-2
190-4-1
190-4-2
190-5 à 190-7 incl.
191
191-1
191-2-1
191-2-2
192
193
193-1
193-2-1
193-2-2
194
195
195-1
195-2-1
195-2-2
196
196-1
196-2
197
197-1 à 197-5 incl.
198
198-1 à 198-5 incl.
199
199-1
199-5 à 199-18 incl.
200-1 à 200-9 incl.
P. 201
201-8 à 201-13 incl.
P. 201-19
P. 201-20
P. 201-48
P. 201-49-1
P. 201-49-1-1
P. 201-79 à P. 201-82 incl.
P. 201-84
201-109
201-110
P. 201-111
P. 201-114
P. 201-115
201-116
201-117
P. 201-123 à P. 201-126 incl.
201-127 à 201-131 incl.
P. 202
P. 202-2
P. 202-26
202-47
202-48
203
203-1
204
204-1
204-3
204-4
P. 206
P. 206-7
206-38
206-39
P. 206-149-2
206-174 à 206-177 incl.
P. 206-204-1
206-204-2
P. 206-205
P. 206-221
P. 206-222
206-223-1
206-223-2
P. 206-252
206-253
206-254
P. 206-255
P. 206-260
206-261
206-261-1
206-262
206-263
206-264-1
206-265 à 206-279 incl.
206-284
206-285
P. 209
209-114-1
209-114-2
209-115
P. 209-118
209-118-1 à 209-118-13 incl.
P. 209-119-1
P. 209-119-2
P. 219
219-9 à 219-57 incl.
P. 219-58
P. 219-59
P. 219-64-1
P. 219-67
P. 219-68
219-69 à 219-77 incl.
219-156 à 219-205 incl.
219-207 à 219-246 incl.
219-303
219-304-1
219-304-2
219-305-1
219-305-2
219-306-1
219-306-2

PARISH OF SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Cont.*

Lots:

219-307-1
219-307-2
219-308 to 219-310 incl.
Pt 219-394
Pt 219-395
219-401 to 219-404 incl.
Pt 219-405
Pt 219-416
219-418
219-427
219-428
Pt 220
220-1 to 220-15 incl.
220-16-1
220-16-2
220-17-1
220-17-2
220-18 to 220-23 incl.
Pt 220-24
220-26 to 220-33 incl.
Pt 220-34
220-35 to 220-54 incl.
Pt 220-200
Pt 220-207
Pt 220-210
220-211 to 220-213 incl.
220-214
Pt 220-219
220-220-1
220-220-2
Pt 220-230
Pt 220-348
222-1 to 222-8 incl.
222-9-1
222-9-2
222-10-1
222-10-2
Pt 222-11
Pt 222-12
222-14
222-15
Pt 222-16
222-17 to 222-24 incl.
222-25-1
222-25-2
222-26
Pt 222-27
Pt 222-28
Pt 222-31
222-32
222-36
Pt 222-37
Pt 222-38
Pt 222-50
223-1
223-2
Pt 223-3
Pt 223-10
223-12
223-13
Pt 223-14
Pt 223-15
Pt 223-16
223-18 to 223-20 incl.
Pt 226
Pt 226-2
Pt 226-5
Pt 226-8
226-9 to 226-11 incl.
Pt 226-14
Pt 226-20
226-21
Pt 227
Pt 227-11
Pt 228 to Pt 230 incl.
Pt 239
Pt 240
Pt 244
245
246
Pt 247
Pt 248
Pt 255
Pt 256
Pt 257
Pt 513
Pt 514
Pt 516
517
517-1 to 517-41 incl.
Pt 518
Pt 519
520
520-1 to 520-30 incl.
Pt 521
Pt 522
Pt 523
523-1
523-2
Pt 524
524-1
524-1-1
524-2 to 524-7 incl.
Pt 525
Pt 525-59 to Pt 525-63 incl.
525-64 to 525-297 incl.
Pt 525-298
525-299
Pt 525-300
525-301 to 525-319 incl.
525-333 to 525-357 incl.
Pt 525-359
525-360
Pt 526

PAROISSE DE SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Suite*

Lots:

219-307-1
219-307-2
219-308 à 219-310 incl.
P. 219-394
P. 219-395
219-401 à 219-404 incl.
P. 219-405
P. 219-416
219-418
219-427
219-428
P. 220
220-1 à 220-15 incl.
220-16-1
220-16-2
220-17-1
220-17-2
220-18 à 220-23 incl.
P. 220-24
220-26 à 220-33 incl.
P. 220-34
220-35 à 220-54 incl.
P. 220-200
P. 220-207
P. 220-210
220-211 à 220-213 incl.
220-214
P. 220-219
220-220-1
220-220-2
P. 220-230
P. 220-348
222-1 à 222-8 incl.
222-9-1
222-9-2
222-10-1
222-10-2
P. 222-11
P. 222-12
222-14
222-15
P. 222-16
222-17 à 222-24 incl.
222-25-1
222-25-2
222-26
P. 222-27
P. 222-28
P. 222-31
222-32
222-36
P. 222-37
P. 222-38
P. 222-50
223-1
223-2
P. 223-3
P. 223-10
223-12
223-13
P. 223-14
P. 223-15
P. 223-16
223-18 à 223-20 incl.
P. 226
P. 226-2
P. 226-5
P. 226-8
226-9 à 226-11 incl.
P. 226-14
P. 226-20
226-21
P. 227
P. 227-11
P. 228 à P. 230 incl.
P. 239
P. 240
P. 244
245
246
P. 247
P. 248
P. 255
P. 256
P. 257
P. 513
P. 514
P. 516
517
517-1 à 517-41 incl.
P. 518
P. 519
520
520-1 à 520-30 incl.
P. 521
P. 522
P. 523
523-1
523-2
P. 524
524-1
524-1-1
524-2 à 524-7 incl.
P. 525
P. 525-59 à P. 525-63 incl.
525-64 à 525-297 incl.
P. 525-298
529-299
P. 525-300
525-301 à 525-319 incl.
525-333 à 525-357 incl.
P. 525-359
525-360
P. 526

PARISH OF SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Cont.*

Lots:

526-1 to 526-19 incl.
527
Pt 528
528-1
528-2
528-5
528-5-1
528-6 to 528-12 incl.
528-14 to 528-26 incl.
528-30 to 528-56 incl.
Pt 529
Pt 529-15
Pt 529-16
Pt 529-42
529-65
Pt 529-66
529-218 to 529-230 incl.
529-285 to 529-328 incl.
Pt 529-329
Pt 529-331
529-340 to 529-343 incl.
Pt 529-344
Pt 529-345
529-346
Pt 529-347
Pt 529-348
529-352 to 529-513 incl.
Pt 530
530-1 to 530-7 incl.
530-12
530-21 to 530-23 incl.
530-25
530-30
530-31
530-34
530-35
530-39 to 530-44 incl.
530-46
530-47
530-49
530-54 to 530-66 incl.
530-69 to 530-89 incl.
Pt 531
531-38-1 to 531-38-3 incl.
531-52
531-61-1-1
531-61-1-2
531-75-1
531-75-2
531-76 to 531-94 incl.
531-95-1
531-95-2
531-96 to 531-122 incl.
531-123-1
531-123-2
531-124 to 531-145 incl.
532-1
532-2
Pt 532
533
533-2 to 533-8 incl.
Pt 534
534-1 to 534-56 incl.
535
535-1 to 535-7 incl.
535-9 to 535-14 incl.
535-80 to 535-106 incl.
535-108 to 535-133 incl.
535-164 to 535-184 incl.
536
537
538
538-1 to 538-60 incl.
539
539-1
539-2
539-3-1 to 539-3-6 incl.
539-4 to 539-25 incl.
539-42
539-45 to 539-59 incl.
540
541
541-1 to 541-32 incl.
541-83 to 541-104 incl.
541-123 to 541-164 incl.
542
543-1 to 543-114 incl.
543-130
543-132 to 543-165 incl.
544
545
545-1 to 545-32 incl.
546
546-1 to 546-74 incl.
546-89
546-90
546-99 to 546-110 incl.
546-115 to 546-146 incl.
546-148 to 546-200 incl.
547
547-1
548
548-1 to 548-90 incl.
548-94
548-100 to 548-105 incl.
548-110 to 548-169 incl.
549
549-1 to 549-3 incl.
550
550-1 to 550-86 incl.
550-87-1
550-87-2
550-92 to 550-108 incl.
550-114 to 550-144 incl.

PAROISSE DE SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Suite*

Lots:

526-1 à 526-19 incl.
527
P. 528
528-1
528-2
528-5
528-5-1
528-6 à 528-12 incl.
528-14 à 528-26 incl.
528-30 à 528-56 incl.
P. 529
P. 529-15
P. 529-16
P. 529-42
529-65
P. 529-66
529-218 à 529-230 incl.
529-285 à 529-328 incl.
P. 529-329
P. 529-331
529-340 à 529-343 incl.
P. 529-344
P. 529-345
529-346
P. 529-347
P. 529-348
529-352 à 529-513 incl.
P. 530
530-1 à 530-7 incl.
530-12
530-21 à 530-23 incl.
530-25
530-30
530-31
530-34
530-35
530-39 à 530-44 incl.
530-46
530-47
530-49
530-54 à 530-66 incl.
530-69 à 530-89 incl.
P. 531
531-38-1 à 531-38-3 incl.
531-52
531-61-1-1
531-61-1-2
531-75-1
531-75-2
531-76 à 531-94 incl.
531-95-1
531-95-2
531-96 à 531-122 incl.
531-123-1
531-123-2
531-124 à 531-145 incl.
532-1
532-2
P. 532
533
533-2 à 533-8 incl.
P. 534
534-1 à 534-56 incl.
535
535-1 à 535-7 incl.
535-9 à 535-14 incl.
535-80 à 535-106 incl.
535-108 à 535-133 incl.
535-164 à 535-184 incl.
536
537
538
538-1 à 538-60 incl.
539
539-1
539-2
539-3-1 à 539-3-6 incl.
539-4 à 539-25 incl.
539-42
539-45 à 539-59 incl.
540
541
541-1 à 541-32 incl.
541-83 à 541-104 incl.
541-123 à 541-164 incl.
542
543-1 à 543-114 incl.
543-130
543-132 à 543-165 incl.
544
545
545-1 à 545-32 incl.
546
546-1 à 546-74 incl.
546-89
546-90
546-99 à 546-110 incl.
546-115 à 546-146 incl.
546-148 à 546-200 incl.
547
547-1
548
548-1 à 548-90 incl.
548-94
548-100 à 548-105 incl.
548-110 à 548-169 incl.
549
549-1 à 549-3 incl.
550
550-1 à 550-86 incl.
550-87-1
550-87-2
550-92 à 550-108 incl.
550-114 à 550-144 incl.

PARISH OF SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Cont.*

Lots:

550-146 to 550-170 incl.
551
551-4 to 551-15 incl.
551-55 to 551-95 incl.
551-103 to 551-106 incl.
551-113 to 551-141 incl.
551-144 to 551-151 incl.
551-153 to 551-183 incl.
551-190 to 551-199 incl.
551-201 to 551-255 incl.
551-261 to 551-280 incl.
551-281-1
551-281-2
551-285 to 551-321 incl.
551-333 to 551-356 incl.
551-370 to 551-386 incl.
551-393 to 551-396 incl.
551-402
551-417
551-418
551-424
551-436 to 551-572 incl.
552
552-1 to 552-40 incl.
553
553-1 to 553-149 incl.
553-203 to 553-205 incl.
553-207 to 553-209 incl.
553-220 to 553-227 incl.
553-238 to 553-270 incl.
553-343 to 553-413 incl.
553-419 to 553-421 incl.
553-427
553-428
553-431
553-448
553-449
553-457 to 553-488 incl.
553-493 to 553-534 incl.
553-547 to 553-634 incl.
553-635-1
553-635-2
553-636 to 553-655 incl.
554
554-8 to 554-21 incl.
554-23 to 554-35 incl.
554-36-1 to 554-36-4 incl.
554-37 to 554-56 incl.
554-56-1
554-57
554-57-1
554-58
554-58-1
554-58-2
554-59 to 554-65 incl.
554-66-1
554-66-2
554-67-1
554-67-2
554-68-1 to 554-68-3 incl.
554-69 to 554-95 incl.
554-96-2
554-97-2
554-98-2
554-99-2
554-100-2
554-101 to 554-129 incl.
554-132 to 554-156 incl.
554-161 to 554-173 incl.
554-174-1
554-174-2
554-175 to 554-194 incl.
554-198 to 554-211 incl.
554-220
554-227 to 554-246 incl.
554-258 to 554-260 incl.
554-261-1
554-261-2
554-262-1
554-262-2
554-263-1
554-263-2
554-264-1
554-264-2
554-265-1
554-265-2
554-266-1
554-266-2
554-267-1 to 554-267-4 incl.
554-268 to 554-270 incl.
554-273 to 554-277 incl.
554-278-1
554-278-2
554-279-1
554-279-2
554-280 to 554-291 incl.
554-293 to 554-305 incl.
554-331 to 554-342 incl.
554-349 to 554-385 incl.
554-390 to 554-402 incl.
554-409
554-410
554-413 to 554-510 incl.
554-534 to 554-625 incl.
554-627
554-628 to 554-1006 incl.
555
555-1
556
556-1
557
557-1
558
559
559-1 to 559-3 incl.
559-5 to 559-11 incl.

PAROISSE DE SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Suite*

Lots:

550-146 à 550-170 incl.
551
551-4 à 551-15 incl.
551-55 à 551-95 incl.
551-103 à 551-106 incl.
551-113 à 551-141 incl.
551-144 à 551-151 incl.
551-153 à 551-183 incl.
551-190 à 551-199 incl.
551-201 à 551-255 incl.
551-261 à 551-280 incl.
551-281-1
551-281-2
551-285 à 551-321 incl.
551-333 à 551-365 incl.
551-371 à 551-386 incl.
551-393 à 551-396 incl.
551-402
551-417
551-418
551-424
551-437 à 551-572 incl.
552
552-1 à 552-40 incl.
553
553-1 à 553-149 incl.
553-203 à 553-205 incl.
553-207 à 553-209 incl.
553-220 à 553-227 incl.
553-238 à 553-270 incl.
553-343 à 553-413 incl.
553-419 à 553-421 incl.
553-427
553-428
553-431
553-448
553-449
553-457 à 553-488 incl.
553-493 à 553-534 incl.
553-547 à 553-634 incl.
553-635-1
553-635-2
553-636 à 553-655 incl.
554
554-8 à 554-21 incl.
554-23 à 554-35 incl.
554-36-1 à 554-36-4 incl.
554-37 à 554-56 incl.
554-56-1
554-57
554-57-1
554-58
554-58-1
554-58-2
554-59 à 554-65 incl.
554-66-1
554-66-2
554-67-1
554-67-2
554-68-1 à 554-68-3 incl.
554-69 à 554-95 incl.
554-96-2
554-97-2
554-98-2
554-99-2
554-100-2
554-101 à 554-129 incl.
554-132 à 554-156 incl.
554-161 à 554-173 incl.
554-174-1
554-174-2
554-175 à 554-194 incl.
554-198 à 554-211 incl.
554-220
554-227 à 554-246 incl.
554-258 à 554-260 incl.
554-261-1
554-261-2
554-262-1
554-262-2
554-263-1
554-263-2
554-264-1
554-264-2
554-265-1
554-265-2
554-266-1
554-266-2
554-267-1 à 554-267-4 incl.
554-268 à 554-270 incl.
554-273 à 554-277 incl.
554-278-1
554-278-2
554-279-1
554-279-2
554-280 à 554-291 incl.
554-293 à 554-305 incl.
554-331 à 554-342 incl.
554-349 à 554-385 incl.
554-390 à 554-402 incl.
554-409
554-410
554-413 à 554-510 incl.
554-534 à 554-625 incl.
554-627
554-628 à 554-1006 incl.
555
555-1
556
556-1
557
557-1
558
559
559-1 à 559-3 incl.
559-5 à 559-11 incl.

PARISH OF SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Cont.*

Lots:

560 to 564 incl.
564-1
565 to 567 incl.
567-1
568
568-1
568-2
569
570
570-1
570-2
571
571-1
572
572-1
572-2
573
574
577
589
589-1
589-2
590 to 598 incl.
602 to 608 incl.
629 to 631 incl.
727
727-1
727-2
727-9
727-88 to 727-373 incl.
Pt 728
728-1
728-2
728-53 to 728-65 incl.
728-67 to 728-129 incl.
Pt 728-130
728-131 to 728-213 incl.
Pt 729
Pt 730
730-24 to 730-28 incl.
Pt 730-29
Pt 730-30
730-36 to 730-69 incl.
Pt 730-70 to Pt 730-72 incl.
730-99 to 730-108 incl.
Pt 730-109
Pt 730-110
Pt 730-112
Pt 730-113
Pt 730-168
Pt 730-180
Pt 730-181
Pt 730-183 to Pt 730-186 incl.
730-187
Pt 730-188
Pt 730-189
730-191 to 730-193 incl.
Pt 730-194 to Pt 730-196 incl.
730-197 to 730-205 incl.
Pt 731
732
733
Pt 734 to Pt 737 incl.
Pt 738
Pt 738-42
Pt 738-43
738-44 to 738-75 incl.
Pt 739
Pt 739-46
Pt 739-50
Pt 739-51
739-52 to 739-81 incl.
Pt 739-168
Pt 739-169
739-170 to 739-180 incl.
Pt 739-181
Pt 739-189
Pt 739-190
Pt 739-191
739-192 to 739-230 incl.
Pt 739-276
Pt 739-277
739-278 to 739-298 incl.
Pt 740
Pt 740-42
Pt 740-54
Pt 740-55
740-56 to 740-77 incl.
Pt 741
Pt 741-49
Pt 741-50
741-51 to 741-67 incl.
Pt 741-112
Pt 741-113
741-114 to 741-127 incl.
Pt 742
Pt 742-90
Pt 742-91
742-92
Pt 742-93
Pt 742-110
Pt 742-111
742-112 to 742-140 incl.
Pt 742-224
Pt 742-225
742-226 to 742-233 incl.
Pt 742-236
742-237 to 742-244 incl.
Pt 742-321
Pt 742-322
742-323 to 742-328 incl.
Pt 742-329

PAROISSE DE SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Suite*

Lots:

560 à 564 incl.
564-1
565 à 567 incl.
567-1
568
568-1
568-2
569
570
570-1
570-2
571
571-1
572
572-1
572-2
573
574
577
589
589-1
589-2
590 à 598 incl.
602 à 608 incl.
629 à 631 incl.
727
727-1
727-2
727-9
727-88 à 727-373 incl.
P. 728
728-1
728-2
728-53 à 728-65 incl.
728-67 à 728-129 incl.
P. 728-130
728-131 à 728-213 incl.
P. 729
P. 730
730-24 à 730-28 incl.
P. 730-29
P. 730-30
730-36 à 730-69 incl.
P. 730-70 à P. 730-72 incl.
730-99 à 730-108 incl.
P. 730-109
P. 730-110
P. 730-112
P. 730-113
P. 730-168
P. 730-180
P. 730-181
P. 730-183 à P. 730-186 incl.
730-187
P. 730-188
P. 730-189
730-191 à 730-193 incl.
P. 730-194 à P. 730-196 incl.
730-197 à 730-205 incl.
P. 731
732
733
P. 734 à P. 737 incl.
P. 738
P. 738-42
P. 738-43
738-44 à 738-75 incl.
P. 739
P. 739-46
P. 739-50
P. 739-51
739-52 à 739-81 incl.
P. 739-168
P. 739-169
739-170 à 739-180 incl.
P. 739-181
P. 739-189
P. 739-190
P. 739-191
739-192 à 739-230 incl.
P. 739-276
P. 739-277
739-278 à 739-298 incl.
P. 740
P. 740-42
P. 740-54
P. 740-55
740-56 à 740-77 incl.
P. 741
P. 741-49
P. 741-50
741-51 à 741-67 incl.
P. 741-112
P. 741-113
741-114 à 741-127 incl.
P. 742
P. 742-90
P. 742-91
742-92
P. 742-93
P. 742-110
P. 742-111
742-112 à 742-140 incl.
P. 742-224
P. 742-225
742-226 à 742-233 incl.
P. 742-236
742-237 à 742-244 incl.
P. 742-321
P. 742-322
742-323 à 742-328 incl.
P. 742-329

PARISH OF SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Conc.*

Lots:

Pt 742-333
Pt 742-334
742-335 to 742-338 incl.
Pt 742-341
Pt 743
Pt 744
Pt 745
Pt 746
Pt 770
770-1
770-3
770-4
770-9
770-11 to 770-13 incl.
771
772
772-1 to 772-26 incl.
772-28 to 772-61 incl.
Pt 797
798-1
798-2
Pt 798-3
Pt 798-15
798-28 to 798-30 incl.
798-30-1
798-31
798-32
869
869-1 to 869-4 incl.
870 to 875 incl.
948
Pt 949
Pt 950
Pt 952
952-8 to 952-12 incl.

VILLAGE OF SAINT-JÉRÔME

Lots:

Pt 426 to Pt 428 incl.
428-1 to 427-47 incl.

VILLAGE OF SAINTE-THÉRÈSE

Lots:

1
2
2-1
2-2
3-1 to 3-5 incl.
4
4-1 to 4-5 incl.
5
5-1 to 5-11 incl.
5-12-1
5-12-2
5-13-1
5-13-2
5-19 to 5-36 incl.
5-41
5-41A
5-42
5-42A
5-43 to 5-78 incl.
6
7
8-1 to 8-46 incl.
9 to 14 incl.
14-1
15 to 20 incl.
20-1 to 20-11 incl.
21 to 35 incl.
35-1
36
36-1 to 36-3 incl.
37
38
39-1
39-2
40 to 52 incl.
52-1
52-1-1
52-2 to 52-7 incl.
52-11 to 52-13 incl.
52-14-1
52-14-2
52-15 to 52-19 incl.
Pt 52-20-1
Pt 53
Pt 53-16
Pt 53-18
53-20
Pt 53-21
53-22
Pt 53-23
53-27
53-28
Pt 53-29
53-45
53-46
Pt 53-47-1
Pt 53-57
53-59
58-1 to 58-27 incl.
Pt 58-28
Pt 58-41 to Pt 58-43 incl.
58-44

PAROISSE DE SAINTE-THÉRÈSE-DE-BLAINVILLE—*Fin*

Lots:

P. 742-333
P. 742-334
742-335 à 742-338 incl.
P. 742-341
P. 743
P. 744
P. 745
P. 746
P. 770
770-1
770-3
770-4
770-9
770-11 à 770-13 incl.
771
772
772-1 à 772-26 incl.
772-28 à 772-61 incl.
P. 797
798-1
798-2
P. 798-3
P. 798-15
798-28 à 798-30 incl.
798-30-1
798-31
798-32
869
869-1 à 869-4 incl.
870 à 875 incl.
948
P. 949
P. 950
P. 952
952-8 à 952-12 incl.

VILLAGE DE SAINT-JÉRÔME

Lots:

P. 426 à P. 428 incl.
428-1 à 428-47 incl.

VILLAGE DE SAINTE-THÉRÈSE

Lots:

1
2
2-1
2-2
3-1 à 3-5 incl.
4
4-1 à 4-5 incl.
5
5-1 à 5-11 incl.
5-12-1
5-12-2
5-13-1
5-13-2
5-19 à 5-36 incl.
5-41
5-41A
5-42
5-42A
5-43 à 5-78 incl.
6
7
8-1 à 8-46 incl.
9 à 14 incl.
14-1
15 à 20 incl.
20-1 à 20-11 incl.
21 à 35 incl.
35-1
36
36-1 à 36-3 incl.
37
38
39-1
39-2
40 à 52 incl.
52-1
52-1-1
52-2 à 52-7 incl.
52-11 à 52-13 incl.
52-14-1
52-14-2
52-15 à 52-19 incl.
P. 52-20-1
P. 53
P. 53-16
P. 53-18
53-20
P. 53-21
53-22
P. 53-23
53-27
53-28
P. 53-29
53-45
53-46
P. 53-47-1
P. 53-57
53-59
58-1 à 58-27 incl.
P. 58-28
P. 58-41 à P. 58-43 incl.
58-44

VILLAGE OF SAINTE-THÉRÈSE—*Cont.*

Lots:

Pt 58-45
59 to 62 incl.
62-1
62-2
63
63-1-1
63-1-2
64 to 70 incl.
70-1
71 to 74 incl.
75-1 to 75-3 incl.
76
76-1 to 76-3 incl.
77-1
77-2
78
78-1
79-1
79-2
80 to 89 incl.
89-1
90
90-1
90-2
91
91-1 to 91-7 incl.
92
93
93-1
94
95
95-1
96
96-1
96-1-1
96-2
97
97-1
97-2
98
98-1 to 98-6 incl.
99
99-1
100
100-1
101
101-1
102
102-1
103
103-1 to 103-4 incl.
104 to 109 incl.
109-1
110 to 114 incl.
114-1
115
115-5 to 115-19 incl.
115-42 to 115-44 incl.
115-57 to 115-80 incl.
115-80A
115-81 to 115-128 incl.
115-129-1 to 115-129-3 incl.
115-130 to 115-133 incl.
115-138
115-143 to 115-168 incl.
115-171 to 115-189 incl.
115-192 to 115-232 incl.
115-238 to 115-241 incl.
115-242-1
115-242-2
115-243-1
115-243-2
115-244
115-245
115-246-1
115-246-2
115-247-1
115-247-2
115-248 to 115-260 incl.
115-274 to 115-279 incl.
115-284 to 115-311 incl.
116 to 118 incl.
118-1
119
120-1
120-2
121-1
121-2
122-1 to 122-3 incl.
123-1 to 123-7 incl.
124 to 129 incl.
129-1
130
131
131-1
132
132-1
133 to 135 incl.
135-1
135-2
136 to 143 incl.
143-1
143-2
144 to 148 incl.
148-1
149
150
150-1
151
151-1
152 to 154 incl.
154-1 to 154-12 incl.
155 to 161 incl.
161A

VILLAGE DE SAINTE-THÉRÈSE—*Suite*

Lots:

P. 58-45
59 à 62 incl.
62-1
62-2
63
63-1-1
63-1-2
64 à 70 incl.
70-1
71 à 74 incl.
75-1 à 75-3 incl.
76
76-1 à 76-3 incl.
77-1
77-2
78
78-1
79-1
79-2
80 à 89 incl.
89-1
90
90-1
90-2
91
91-1 à 91-7 incl.
92
93
93-1
94
95
95-1
96
96-1
96-1-1
96-2
97
97-1
97-2
98
98-1 à 98-6 incl.
99
99-1
100
100-1
101
101-1
102
102-1
103
103-1 à 103-4 incl.
104 à 109 incl.
109-1
110 à 114 incl.
114-1
115
115-5 à 115-19 incl.
115-42 à 115-44 incl.
115-57 à 115-80 incl.
115-80A
115-81 à 115-128 incl.
115-129-1 à 115-129-3 incl.
115-130 à 115-133 incl.
115-138
115-143 à 115-168 incl.
115-171 à 115-189 incl.
115-192 à 115-232 incl.
115-238 à 115-241 incl.
115-242-1
115-242-2
115-243-1
115-243-2
115-244
115-245
115-246-1
115-246-2
115-247-1
115-247-2
115-248 à 115-260 incl.
115-274 à 115-279 incl.
115-284 à 115-311 incl.
116 à 118 incl.
118-1
119
120-1
120-2
121-1
121-2
122-1 à 122-3 incl.
123-1 à 123-7 incl.
124 à 129 incl.
129-1
130
131
131-1
132
132-1
133 à 135 incl.
135-1
135-2
136 à 143 incl.
143-1
142-2
144 à 148 incl.
148-1
149
150
150-1
151
151-1
152 à 154 incl.
154-1 à 154-12 incl.
155 à 161 incl.
161A

VILLAGE OF SAINTE-THÉRÈSE—*Conc.*

Lots:

161B	253 to 257 incl.
162 to 197	257-1
197A	257-2
Pt 198	258-1
Pt 198-20	258-2
Pt 198-21	Pt 259
198-22 to 198-25 incl.	Pt 259-1
Pt 198-26	259-2
198-27 to 198-34 incl.	Pt 259-4
Pt 199	259-5
Pt 199-20	Pt 260
Pt 199-26 to Pt 199-28 incl.	Pt 262
199-30 to 199-35 incl.	Pt 262-4
Pt 200	Pt 262-7
200-26	Pt 263
201 to 205 incl.	264
205A	Pt 265
206 to 229 incl.	265-1
229-1	265-2
230 to 252 incl.	270
252-1 to 252-8 incl.	Pt 271

VILLAGE DE SAINTE-THÉRÈSE—*Fin*

Lots:

161B	253 à 257 incl.
162 à 197	257-1
197A	257-2
P. 198	258-1
P. 198-20	258-2
P. 198-21	P. 259
198-22 à 198-25 incl.	P. 259-1
P. 198-26	259-2
198-27 à 198-34 incl.	P. 259-4
P. 199	259-5
P. 199-20	P. 260
P. 199-26 à P. 199-28 incl.	P. 262
199-30 à 199-35 incl.	P. 262-4
P. 200	P. 262-7
200-26	P. 263
201 à 205 incl.	264
205A	P. 265
206 à 229 incl.	265-1
229-1	265-2
230 à 252 incl.	270
252-1 à 252-8 incl.	P. 271

PART III

Description of Each Approach Surface

Being imaginary surfaces consisting of

(*a*) a surface abutting each end of the strips associated with the runways designated 06L-24R, 06R-24L, 06LC-24RC, 06RC-24LC, 11L-29R and 11R-29L, consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to sixty (60) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of each strip at one hundred and sixty-six and sixty-six hundredths (166.66) feet measured vertically above the elevation at the end of each strip, and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of each imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from each projected centre line, and

(*b*) an extension of the surface described in paragraph (*a*), consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of each strip at nine hundred and sixty-six and sixty-six hundredths (966.66) feet measured vertically above the elevation at the end of each strip, and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of each imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from each projected centre line,

PARTIE III

Surfaces d'approche

Chacune des surfaces d'approche est une surface imaginaire constituée

a) d'une surface dont la limite inférieure touche à chacune des extrémités des bandes associées aux pistes 06L-24R, 06R-24L, 06LC-24RC, 06RC-24LC, 11L-29R et 11R-29L, constituée d'un plan incliné dont l'inclinaison est déterminée à raison d'un (1) pied dans le sens vertical contre soixante (60) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de chaque bande, à cent soixante-six pieds et soixante-six centièmes (166.66) dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de chaque bande et à dix mille (10,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque limite supérieure horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de chacun des axes des bandes, et

b) d'un prolongement de la surface décrite à l'alinéa *a*), constituée d'un plan incliné dont l'inclinaison est déterminée à raison d'un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de chaque bande, à neuf cent soixante-six pieds et soixante-six centièmes (966.66) dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de chaque bande, et à cinquante mille (50,000) pieds dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités extérieures de chaque limite supérieure horizontale imaginaire étant à huit mille (8,000) pieds de chaque prolongement de chacun des axes des bandes,

which approach surfaces are shown on Department of Public Works Plan No. M-4050 dated October 18, 1974.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the assigned elevation of the airport reference point, and

(*b*) where the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Public Works Plan No. M-4050, dated October 18, 1974.

PART V

Description of Each Strip

The strips measure one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway and fifteen thousand four hundred (15,400) feet in length, which strips are shown on Department of Public Works Plan No. M-4050, dated October 18, 1974.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip and extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Public Works Plan No. M-4050, dated October 18, 1974.

ces surfaces d'approche apparaissant sur le plan nº M-4050 du ministère des Travaux publics, daté du 18 octobre 1974.

PARTIE IV

Surfaces extérieures

Chacune des surfaces extérieures est une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude désignée des points de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

cette surface extérieure apparaissant sur le plan nº M-4050 du ministère des Travaux publics, daté du 18 octobre 1974.

PARTIE V

Bandes

Chacune des bandes est large de mille (1,000) pieds et située de telle sorte que sa ligne imaginaire centrale est à cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et longues de quinze mille quatre cents (15,400) pieds, ces bandes apparaissant sur le plan nº M-4050 du ministère des Travaux publics, daté du 18 octobre 1974.

PARTIE VI

Surfaces de transition

Chacune des surfaces de transition est une surface constituée d'un plan incliné qui s'élève à raison d'un (1) pied dans le sens vertical pour sept (7) pieds dans le sens horizontal, perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, et qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure ou avec la surface de transition d'une bande adjacente, le tout tel qu'indiqué sur le plan nº M-4050 du ministère des Travaux publics, daté du 18 octobre 1974.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 99

AERONAUTICS ACT

North Bay Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT NORTH BAY AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *North Bay Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means North Bay Airport, in the City of North Bay, in the District of Nipissing, in the Province of Ontario; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which horizontal surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 1,180 feet above sea level.

Application

4. (1) Subject to subsection (2), these Regulations apply to all the lands adjacent to or in the vicinity of the airport, including public road allowances, the outer limits of which are described in Part II of the schedule.

CHAPITRE 99

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de North Bay

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE NORTH BAY

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de North Bay*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de North Bay, dans la ville de North Bay, district de Nipissing, province d'Ontario; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport comprenant les pistes spécialement aménagées pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée, les bandes sont décrites en détail à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers l'extérieur et vers le haut à partir de l'extrémité d'une bande dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à ce prolongement; cette surface d'approche est décrite en détail à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition est décrite en détail à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne une surface imaginaire qui se situe au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport; cette surface horizontale est décrite en détail à la partie IV de l'annexe. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 1,180 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage et dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe.

(2) These Regulations do not apply to such of those lands, the outer limits of which are described in Part II of the schedule, as form part of the airport from time to time.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the horizontal surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point distant five hundred (500) feet measured Northerly from and at right angles to the centre line of runway 08-26 from a point thereon distant eleven hundred (1,100) feet measured westerly along the said centre line from the intersection of the said centre line with the centre line of runway 13-31.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

COMMENCING at the Southwesterly corner of Lot 22, in Concession A, in the Township of Widdifield; THENCE, Northerly along the western boundary of Lot 22, in Concession A, to the Northwesterly corner of the said lot, being also the Southwesterly corner of Lot 22, in Concession 1; THENCE, Northerly along the western boundary of Lot 22, in Concession 1, to the Northwesterly corner of the said Lot; THENCE, Easterly along the northern boundary of Lot 22, in Concession 1, to the Southwesterly Corner of Lot 21, in Concession 2; THENCE, Northerly along the western boundary of Lot 21, in Concession 2, to the Northwesterly corner of the said Lot; THENCE, Easterly along the northern boundary of Lot 21 and Lot 20, in

(2) Le présent règlement ne s'applique pas aux terrains dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe et qui font à l'occasion partie de l'aéroport.

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le sommet dépasserait le niveau, à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface horizontale; ou

c) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement d'y laisser la végétation au-delà du niveau des surfaces visées aux alinéas 5*a*) à *c*).

7. En cas de contravention à l'article 6, le Ministre peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Le point de repère de l'aéroport de North Bay est un point qui se situe, par rapport à l'axe de la piste 08-26, à une distance de cinq cents (500) pieds, mesurée perpendiculairement en direction du nord à partir d'un point dudit axe qui se situe à une distance de mille cent (1,100) pieds, mesurée sur l'axe en direction de l'ouest, à partir de l'intersection de cet axe avec l'axe de la piste 13-31.

PARTIE II

Description des limites extérieures des terrains

COMMENÇANT au point sud-ouest du lot 22, concession A, dans la municipalité de Widdifield; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest du lot 22, concession A jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot, qui est aussi l'angle sud-ouest du lot 22, concession 1; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest du lot 22, concession 1, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord du lot 22, concession 1, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 21 concession 2; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest du lot 21, concession 2, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord des lots 21 et 20, concession 2, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 19, concession 3; DE LÀ, vers le nord le long de

Concession 2, to the Southwesterly corner of Lot 19, in Concession 3; THENCE, Northerly along the western boundary of said Lot 19, in Concession 3, to the Northwesterly corner of the said Lot; THENCE, Easterly along the northern boundary of Lots 19, 18 and 17, in Concession 3, to the Northeasterly corner of said Lot 17; THENCE, Southerly along the eastern boundary of Lot 17, in Concession 3, to the Southeasterly corner of the said Lot, being also the Northwesterly corner of Lot 16, in Concession 2; THENCE, Easterly along the northern boundary of Lots 16, 15, 14, 13, 12 and 11, in Concession 2, to the Northeasterly corner of said Lot 11; THENCE, Southerly along the eastern boundary of Lot 11, in Concession 2, to the Southeasterly corner of the said Lot, being also the Northeasterly corner of Lot 11, in Concession 1; THENCE, Southerly along the eastern boundary of Lot 11, in Concession 1, to the Southeasterly corner of the said Lot, being also the Northeasterly corner of Lot 11, in Concession A; THENCE, Southerly along the eastern boundary of Lot 11, in Concession A, to the Southeasterly corner of said Lot 11, being also the Northeasterly corner of Lot 11, in Concession B; THENCE, Southerly along the eastern boundary of the North half of Lot 11, in Concession B, to the Southeasterly corner of the said North half of the said Lot; THENCE, Westerly along the Southern boundary of the North half of Lots 11, 12, 13 and 14, in Concession B, to the eastern boundary of Lot 15, in Concession B; THENCE, Southerly along the said Easterly boundary of Lot 15, in Concession B, to the intersection thereof with the northern limit of the right-of-way of the Ontario Northland Railway; THENCE, Westerly along the said northern limit of the said right-of-way through Lot 15 in Concession B and through the North half of Lots 15 and 16 in Concession C, to the intersection thereof with the Southern limit of North Bay and Trout Lake Colonization Road through said Lot 16, in Concession C; THENCE, in a general Westerly direction along the said Southern limit of said Road to the intersection thereof with the western boundary of said Lot 16; THENCE, Northerly along the western boundary of said Lot 16, to the Northwesterly corner of the said Lot; THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lot 17, in Concession B, to the intersection thereof with the northern limit of the said Road through said Lot 17; THENCE, in a general Westerly direction along the said northern limit of the said Road through Lots 17 and 18, in Concession B, to the intersection thereof with the western boundary of Lot 18, in Concession B; THENCE, Northerly along the western boundary of Lot 18, to the intersection thereof with the Southern boundary of the North half of Lot 19, in Concession B; THENCE, Westerly along the Southern boundary of the North half of Lots 19, 20, 21 and 22, in Concession B, to the western boundary of said Lot 22; THENCE, Northerly along the western boundary of Lot 22, to the point of commencement, which lands are shown on Department of Transport Plan No. T2743, dated June 22, 1970.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of each strip consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of each strip two hundred (200) feet measured

la limite ouest dudit lot 19, concession 3, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, vers le long de la limite nord des lots 19, 18 et 17, concession 3, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 17; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 17, concession 3, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot qui est aussi l'angle nord-ouest du lot 16, concession 2; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord des lots 16, 15, 14, 13, 12 et 11, concession 2, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot 11; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 11, concession 2, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot qui est aussi l'angle nord-est du lot 11, concession 1; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 11, concession 1, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot, qui est aussi l'angle nord-est du lot 11, concession A; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 11, concession A, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot 11, qui est aussi l'angle nord-est du lot 11, concession B; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est de la moitié nord du lot 11, concession B, jusqu'à l'angle sud-est de ladite moitié nord dudit lot; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud de la moitié nord des lots 11, 12, 13 et 14, concession B, jusqu'à la limite est du lot 15, concession B; DE LÀ, vers le sud le long de ladite limite est du lot 15, concession B, jusqu'à l'intersection de celle-ci avec la limite nord de l'emprise de l'Ontario Northland Railway; DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite nord de ladite emprise à travers le lot 15, concession B, et à travers la partie nord des lots 15 et 16, concession C, jusqu'à l'intersection de celle-ci avec la limite sud de North Bay et du chemin de concession de Trout Lake à travers ledit lot 16, concession C; DE LÀ, dans une direction ouest générale, le long de ladite limite sud dudit chemin, jusqu'à l'intersection de celle-ci avec la limite ouest dudit lot 16; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest dudit lot 16, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud du lot 17, concession B, jusqu'à l'intersection de celle-ci avec la limite nord dudit chemin qui passe à travers le lot 17; DE LÀ,, dans la direction ouest générale, le long de ladite limite nord dudit chemin qui passe à travers les lots 17 et 18, concession B, jusqu'à l'intersection de celle-ci avec la limite ouest du lot 18, concession B; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest du lot 18, jusqu'à l'intersection de celle-ci avec la limite sud de la moitié nord du lot 19, concession B; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud de la moitié nord des lots 19, 20, 21 et 22, concession B, jusqu'à la limite ouest dudit lot 22; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest du lot 22, jusqu'au point de départ; ces terrains sont indiqués sur le plan nº T2743 du ministère des Transports daté du 22 juin 1970.

PARTIE III

Description de la surface d'approche

La surface d'approche aboutissant à chacune des extrémités d'une bande, est un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de chaque bande, à deux

vertically above the elevation at the end of each strip and ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of each strip, the outer ends of each imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from each projected centre line, which surface is shown on Department of Transport Plan No. T2743 dated June 22, 1970.

PART IV

Description of the Horizontal Surface

Being a surface consisting of a plane located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point, which surface is shown on Department of Transport Plan No. T2743, dated June 22, 1970.

PART V

Description of Each Strip

The strip associated with runway 08-26 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and ten thousand six hundred (10,600) feet in length, the strip associated with runway 18-36 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and five thousand and eighty-seven (5,087) feet in length, and the strip associated with runway 13-31 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and six thousand five hundred and eighty-nine (6,589) feet in length, which strips are shown on Department of Transport Plan No. T2743, dated June 22, 1970.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip, rising from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the horizontal surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Transport Plan No. T2743, dated June 22, 1970.

cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de chaque bande, dans le sens vertical, et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de chaque bande, dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de chaque ligne horizontale imaginaire se trouvant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de chacun des axes. La surface d'approche est indiquée sur le plan nº T2743 du ministère des Transports, daté du 22 juin 1970.

PARTIE IV

Description de la surface horizontale

La surface horizontale est un plan situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport. Cette surface horizontale est indiquée sur le plan nº T2743 du ministère des Transports, daté du 22 juin 1970.

PARTIE V

Dimensions des bandes

La bande associée à la piste 08-26 mesure mille (1,000) pieds de largeur, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste et dix mille six cents (10,600) pieds de longueur. La bande associée à la piste 18-36 mesure mille (1,000) pieds de largeur, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste et cinq mille quatre-vingt-sept (5,087) pieds de longueur. La bande associée à la piste 13-31 mesure mille (1,000) pieds de largeur, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste et six mille cinq cent quatre-vingt-neuf (6,589) pieds de longueur. Ces bandes sont indiquées sur le plan nº T2743 du ministère des Transports, daté du 22 juin 1970.

PARTIE VI

Description de la surface de transition

La surface de transition est un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, qui s'élève perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou avec une surface de transition d'une bande adjacente. La surface de transition est indiquée sur le plan nº T2743 du ministère des Transports, daté du 22 juin 1970.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 100

AERONAUTICS ACT

Ottawa International Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT OTTAWA INTERNATIONAL AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Ottawa International Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Ottawa International Airport, Ottawa, in the Province of Ontario; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the land area of the airport, being 2,000 feet in width including the runway, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 348 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or

CHAPITRE 100

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport international d'Ottawa, à Ottawa, dans la province d'Ontario; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire du terrain de l'aéroport, mesurant 2,000 pieds de largeur, piste comprise, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit dans la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 348 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, dont les limites extérieures sont définies plus en détail à la partie II de l'annexe.

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet,

any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows:

COMMENCING at the Southeasterly corner of Lot 27, in Concession 4 Rideau Front, in the Township of Gloucester; THENCE, Westerly along the southern boundary of Lot 27 to the Southwesterly corner of the said Lot; THENCE, Southerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 4 and 3 Rideau Front to the Southeasterly corner of Lot 27, in Concession 3 Rideau Front; THENCE, Westerly along the southern boundary of said Lot 27, in said Concession 3 Rideau Front, to the Southwesterly corner of the said Lot; THENCE, Westerly in a straight line across the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and the Gore Concession to the Southeasterly corner of Lot 27, in the Gore Concession; THENCE, Westerly along the southern boundary of said Lot 27, in the said Gore Concession to the Southwesterly corner of the said Lot; THENCE, Southerly along the eastern boundary of Lot 27, in Concession 2 Rideau Front, to the Southeasterly corner of the said Lot; THENCE, Westerly along the southern boundary of Lot 27, in Concession 2 Rideau Front, to the Southwestern corner of the said Lot; THENCE, Northerly along the western boundaries of Lots 27 and 26, in Concession 2 Rideau Front, to the Northwesterly corner of Lot 26, in the said Concession; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 26 and 25, in said Concession 2 Rideau Front, to the Southwesterly corner of Lot 25, in the said Concession; THENCE, Northerly along the western boundaries of Lots 25, 24, 23, 22 and 21, in the said Concession 2 Rideau Front, to the Northwesterly corner of Lot 21, in the said Concession; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 21 and 20, in said Concession 2 Rideau Front, to the Southwesterly corner of Lot 20, in the said Concession; THENCE, Northerly along the western boundaries of Lots 20, 19, 18, 17 and 16, in the said Concession 2 Rideau Front, to the intersection thereof with the production Easterly of the southern boundary of Lot 16, in Concession 1 Rideau Front; THENCE, Westerly along that production and along the southern boundary of said Lot 16, in said Concession 1 Rideau Front, and along the production Westerly thereof to the natural high water mark of the West bank of the Rideau River; THENCE, in a general Northerly direction along the said natural high water mark to the intersection thereof with the southern boundary of Lot 16, in Concession 1 Rideau Front, in the Township of Nepean; THENCE, Westerly along the southern boundary of the last said Lot 16 to the intersection thereof with a line drawn parallel with the Westerly limit of the allowance for road between Concession 1 and Concession "A" Rideau Front and perpendicularly distant 1,500 feet measured Westerly therefrom; THENCE, Northerly along the said parallel line to the intersection thereof with the Northern boundary of Lot 20, in the said Concession 1

ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir,

a) une surface horizontale dont les limites extérieures peuvent être définies de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le township de Gloucester; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant la limite sud du lot 27, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du sud en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les concessions 4 et 3, donnant sur la Rideau jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant la limite sud dudit lot 27, dans ladite concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession de Gore, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession de Gore; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant la limite sud dudit lot 27, dans ladite concession de Gore, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du sud en suivant la limite est du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant la limite sud du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest des lots 27 et 26, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 26, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les lots 26 et 25 dans ladite concession 2 donnant sur la Rideau jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 25, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest des lots 25, 24, 23, 22 et 21, dans ladite concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 21, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les lots 21 et 20, dans ladite concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 20, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest des lots 20, 19, 18, 17 et 16, dans ladite concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à intersection avec le prolongement vers l'est de la limite sud du lot 16, dans la concession 1 donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant ce prolongement et la limite sud du lot 16, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, puis le prolongement en direction de l'ouest de ladite limite sud jusqu'à la ligne naturelle des hautes eaux sur la rive ouest de la rivière Rideau; DE LÀ, en direction générale du nord en suivant ladite ligne naturelle des hautes eaux jusqu'à intersection avec la limite sud du lot 16, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le township de Nepean; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant la limite sud dudit lot 16 jusqu'à intersection avec une ligne tracée parallèlement à la limite ouest de la réserve de chemin entre la concession 1 et la concession «A» donnant

Rideau Front; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lot 20, in the said Concession 1 Rideau Front, and along the production Easterly thereof to its intersection with the western boundary of Lot 21, in Concession "A" Rideau Front; THENCE, Northerly along the western boundaries of Lots 21, 22, 23, 24 and 25, in the said Concession "A" Rideau Front, to the Northwesterly corner of Lot 25, in the said Concession; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 25 and 26, in said Concession "A" Rideau Front, to the Southwesterly corner of Lot 26, in the said Concession; THENCE, Northerly along the western boundaries of Lots 26, 27, 28, 29 and 30, in the said Concession "A" Rideau Front, to the Northwesterly corner of Lot 30, in the said Concession; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 30 and 31, in Concession "A" Rideau Front, to the Southwesterly corner of Lot 31, in the said Concession; THENCE, Northerly along the western boundaries of Lots 31 and 32, in Concession "A" Rideau Front, to the Northwesterly corner of said Lot 32, in the said Concession; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lot 32, in said Concession "A" Rideau Front, to the Northeasterly corner of the said Lot; THENCE, Easterly along the production Easterly of the Northern boundary of said Lot 32 to the intersection thereof with the western boundary of Lot 33, in Concession "B" Rideau Front, in the Township of Nepean; THENCE, Northerly along the western boundary of said Lot 33, in said Concession "B" Rideau Front, to the Northwesterly corner of said Lot 33, in Concession "B" Rideau Front; THENCE, Easterly along the Northern boundary of said Lot 33, to the intersection thereof with the natural high water mark of the West bank of the Rideau River; THENCE, in a general Southerly direction along the said natural high water mark to the intersection thereof with the production Westerly of the Northern boundary of Lot "A", in Concession 2 Rideau Front, in the Township of Gloucester; THENCE, Easterly along that production and along the Northern boundary of said Lot "A", in said Concession 2 Rideau Front, to the Northeasterly corner of the said Lot; THENCE, Easterly in a straight line across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front, to the Northwesterly corner of Lot "A", in Concession 3 Rideau Front; THENCE, Easterly along the Northern boundary of said Lot "A", in Concession 3 Rideau Front, to the intersection of said Northern boundary with the western limit of Bank Street; THENCE, Southerly along the said western limit of Bank Street to the intersection thereof with the southern boundary of Lot 1, in Concession 3 Rideau Front; THENCE, Easterly along the said southern boundary of the said Lot 1 to the Southeasterly corner of the said Lot; THENCE, Southerly along the eastern boundaries of Lots 2, 3, 4 and 5, in said Concession 3 Rideau Front, to the intersection thereof with the production Westerly of the Northern boundary of Lot 6, in Concession 4 Rideau Front; THENCE, Easterly along that production and along the Northern boundary of said Lot 6, in said Concession 4 Rideau Front, to the Northeasterly corner of the said Lot; THENCE, Southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front, to the point of commencement. SAVING AND

sur la Rideau, à une distance de 1,500 pieds, mesurée perpendiculairement et en direction de l'ouest, de cette dernière limite; DE LÀ, en direction du nord en suivant ladite ligne parallèle jusqu'à intersection avec la limite nord du lot 20, dans ladite concession 1 donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'est en suivant la limite nord du lot 20, dans ladite concession 1 donnant sur la Rideau, et le prolongement vers l'est de ladite limite jusqu'à intersection avec la limite ouest du lot 21, dans la concession «A» donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest des lots 21, 22, 23, 24 et 25, dans ladite concession «A» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 25, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les lots 25 et 26, dans ladite concession «A» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 26, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest des lots 26, 27, 28, 29 et 30, dans ladite concession «A» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 30, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les lots 30 et 31, dans la concession «A» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 31, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest des lots 31 et 32, dans la concession «A» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 32, dans ladite concession; DE LÀ, en direction de l'est en suivant la limite nord du lot 32, dans ladite concession «A» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est en suivant le prolongement vers l'est de la limite nord dudit lot 32 jusqu'à intersection avec la limite ouest du lot 33, dans la concession «B» donnant sur la Rideau, dans le township de Nepean; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest dudit lot 33, dans ladite concession «B» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 33, dans la concession «B» donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'est en suivant la limite nord dudit lot 33, jusqu'à intersection avec la ligne naturelle des hautes eaux sur la rive ouest de la rivière Rideau; DE LÀ, en direction générale du sud en suivant ladite ligne naturelle des hautes eaux jusqu'à intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite nord du lot «A», dans la concession 2 donnant sur la Rideau, dans le township de Gloucester; DE LÀ, en direction de l'est en suivant ce prolongement et la limite nord dudit lot «A», dans ladite concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les concessions 2 et 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot «A», dans la concession 3 donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'est en suivant la limite nord dudit lot «A», dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à intersection avec la limite ouest de la rue Bank; DE LÀ, en direction du sud en suivant ladite limite ouest de la rue Bank jusqu'à intersection avec la limite sud du lot 1, dans la concession 3 donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'est en suivant ladite limite sud dudit lot 1 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction du sud, en suivant la limite est des lots 2, 3, 4 et 5, dans ladite concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite

EXCEPTING thereout and therefrom all of the Rideau River lying within the limits of the above described parcel,

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strips designated as 7-25, 14-32 and extending outward therefrom, the dimensions of which may be described as follows:

(i) runway approach 25, being 1,000 feet on each side of the centre line of the strip at the strip end and 1,680 feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer end, the said outer end being 136 feet above the elevation at the strip end and measured horizontally 6,800 feet therefrom,

(ii) runway approach 14, being 1,000 feet on each side of the centre line of the strip at the strip end and 1,750 feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer end, the said outer end being 150 feet above the elevation at the strip end and measured horizontally 7,500 feet therefrom,

(iii) runway approach 7, being 1,000 feet on each side of the centre line of the strip at the strip end and 1,650 feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer end, the said outer end being 130 feet above the elevation at the strip end and measured horizontally 6,500 feet therefrom, and

(iv) runway approach 32, being 1,000 feet on each side of the centre line of the strip at the strip end and 1,655 feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer end, the said outer end being 131 feet above the elevation at the strip end and measured horizontally 6,550 feet therefrom, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces,

as shown on Plan No. T1603, dated October 2, 1963, of record in the Department of Transport at Ottawa.

nord du lot 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'est en suivant ce prolongement et la limite nord dudit lot 6, dans ladite concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction du sud en suivant la limite ouest de la réserve de chemin originale entre les concessions 4 et 5 donnant sur la Rideau, jusqu'au point de départ. A L'EXCLUSION de toute la partie de la rivière Rideau qui se trouve dans les limites de la parcelle décrite ci-dessus,

b) les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités des bandes désignées par les chiffres 7-25, 14-32, et s'étendant à l'extérieur de ces bandes, les dimensions de ces surfaces d'approche pouvant être données de la manière suivante:

(i) approche de la piste 25: 1,000 pieds de chaque côté de l'axe de la bande à l'extrémité de la bande, et 1,680 pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande à l'extrémité extérieure, ladite extrémité extérieure se trouvant à 136 pieds au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 6,800 pieds horizontalement de l'extrémité de la bande,

(ii) approche de la piste 14: 1,000 pieds de chaque côté de l'axe de la bande à l'extrémité de la bande, et 1,750 pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande à l'extrémité extérieure, ladite extrémité extérieure se trouvant à 150 pieds au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 7,500 pieds horizontalement de l'extrémité de la bande,

(iii) approche de la piste 7: 1,000 pieds de chaque côté de l'axe de la bande à l'extrémité de la bande, et 1,650 pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande à l'extrémité extérieure, ladite extrémité extérieure se trouvant à 130 pieds au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 6,500 pieds horizontalement de l'extrémité de la bande,

(iv) approche de la piste 32: 1,000 pieds de chaque côté de l'axe de la bande à l'extrémité de la bande, et 1,655 pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande à l'extrémité extérieure, ladite extrémité extérieure se trouvant à 131 pieds au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la bande et à 6,550 pieds horizontalement de l'extrémité de la bande, et

c) les diverses surfaces de transition, chacune s'élevant obliquement à raison de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement à partir des limites latérales extérieures des bandes et des surfaces qui y aboutissent,

les surfaces définies ci-dessus sont indiquées sur le Plan nº T1603 en date du 2 octobre 1963, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement d'y laisser croître la végétation au-delà du niveau des surfaces visées aux alinéas 5*a*) à *c*).

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

7. En cas de contravention à l'article 6, le Ministre peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

COMMENCING at the intersection of the centre line of runway 14-32 with the centre line of runway 07-25; THENCE Northwesterly along the centre line of runway 14-32, a distance of 3,200 feet; THENCE Northeasterly, at right angles to the said centre line of runway 14-32, a distance of 1,000 feet to a point, henceforth designated as the airport reference point.

PART II

Description of Lands to Which These Regulations Apply

(*a*) TOWNSHIP OF GLOUCESTER

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate, lying and being in the Township of Gloucester now partly in the City of Ottawa, in the County of Carleton and Province of Ontario, and being composed of Lots 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 and 27, in Concession 4 Rideau Front, part of Lot lettered "A" and part of Lots 1, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 23, 24 and 25, and all of Lots 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 26 and 27, in Concession 3 Rideau Front, Lots 6, 21, 22, 23, 24, 25, 26 and 27, and part of Lot 20, in the Gore Concession, all of Lot lettered "A", and Lots 1, 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 and 27, and part of Lots 6, 7, 8, 9, 15, 16 and 17 in Concession 2 Rideau Front, part of Lot 6, and all of Lots 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 and 16, in Concession 1 Rideau Front, and including all of the plans of subdivision registered in the Registry Office for the Registry Division of the County of Carleton as Plan Numbers 141, 198, 326, 496, 518, 540, 557, 564, 602, 629, 634, 653, 674, 675, 682, 708, 768 and 776, all of the allowances for roads lying between Lots 10 and 11, between Lots 15 and 16, between Lots 20 and 21 and between Lots 25 and 26, in the said Concession 4 Rideau Front, and between Lots 5 and 6, between Lots 10 and 11, between Lots 15 and 16, between Lots 20 and 21 and between Lots 25 and 26, in Concession 3 Rideau Front, and between Lots 5 and 6, between Lots 15 and 16, between Lots 20 and 21 and between Lots 25 and 26, in the Gore Concession, and between Lots 5 and 6, between Lots 15 and 16, between Lots 20 and 21 and between Lots 25 and 26, in Concession 2 Rideau Front, and between Lots 10 and 11 and Lots 15 and 16, in Concession 1 Rideau Front, and part of the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Conces-

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

COMMENÇANT à l'intersection de l'axe de la piste 14-32 avec l'axe de la piste 07-25; DE LÀ, en direction du nord-ouest en suivant l'axe de la piste 14-32 sur une distance de 3,200 pieds; DE LÀ, en direction du nord-est, à angle droit avec ledit axe de la piste 14-32, sur une distance de 1,000 pieds, jusqu'à un point dorénavant désigné comme point de repère de l'aéroport.

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

a) TOWNSHIP DE GLOUCESTER

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou étendues de terrain, immeubles compris, situées dans le township de Gloucester, maintenant partiellement compris dans la ville d'Ottawa, comté de Carleton, province d'Ontario, et se composant des lots 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, d'une partie du lot portant la lettre «A» et d'une partie des lots 1, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 23, 24 et 25, de la totalité des lots 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 26 et 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, des lots 6, 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27, d'une partie du lot 20, dans la concession de Gore, de la totalité du lot portant la lettre «A», des lots 1, 2, 3, 4, 5, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 et 27, d'une partie des lots 6, 7, 8, 9, 15, 16 et 17, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, d'une partie du lot 6 et de la totalité des lots 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 et 16, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, et comprenant tous les plans de subdivision déposés au Bureau d'enregistrement de la Division d'enregistrement du comté de Carleton sous les numéros 141, 198, 326, 496, 518, 540, 557, 564, 602, 629, 634, 653, 674, 675, 682, 708, 768 et 776, la totalité des réserves de chemin entre les lots 10 et 11, 15 et 16, 20 et 21 ainsi que 25 et 26, dans ladite concession 4 donnant sur la Rideau, et entre les lots 5 et 6, 10 et 11, 15 et 16, 20 et 21 ainsi que 25 et 26, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, et entre les lots 5 et 6, 15 et 16, 20 et 21 ainsi que 25 et 26, dans la concession de Gore, et entre les lots 5 et 6, 15 et 16, 20 et 21 ainsi que 25 et 26, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, et entre les lots 10 et 11 ainsi que 15 et 16, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, une partie de la réserve de chemin entre les concessions 3 et 4

sion 4 Rideau Front, and between the Gore Concession and Concession 3 Rideau Front, between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front, and between Lot 5, Concession 2 Rideau Front and Lot 6, Gore Concession, which said parcels are more particularly described as follows:

COMMENCING at the Southeasterly corner of Lot 27, in Concession 4 Rideau Front, in the Township of Gloucester; THENCE, Westerly along the southern boundary of said Lot 27 to the Southwesterly corner of the said Lot; THENCE, Southerly in a straight line across the allowance for road between Concession 4 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front to the Southeasterly corner of lot 27, in Concession 3 Rideau Front; THENCE, Westerly along the southern boundary of said Lot 27, in said Concession 3 Rideau Front to the Southwesterly corner of the said Lot;THENCE, Westerly in a straight line across the allowance for road between Concession 3 Rideau Frontand the Gore Concession to the Southeasterly corner of Lot 27, in the Gore Concession; THENCE, Westerly along the southern boundary of said Lot 27, in the said Gore Concession, to the Southwesterly corner of the said Lot;THENCE, Southerly along the eastern boundary of Lot 27, in Concession 2 Rideau Front, to the Southeasterly corner of the said Lot; THENCE, Westerly along the southern boundary of Lot 27, in Concession 2 Rideau Front, to the Southwestern corner of the said Lot; THENCE, Northerly along the western boundaries of Lots 27 and 26, in Concession 2 Rideau Front, to the Northwesterly corner of Lot 26, in the said Concession; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 26 and 25, in said Concession 2 Rideau Front, to the Southwesterly corner of Lot 25, in the said Concession; THENCE, Northerly along the western boundaries of Lots 25, 24, 23, 22 and 21, in said Concession 2 Rideau Front, to the Northwesterly corner of Lot 21, in the said Concession; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 21 and 20, in said Concession 2 Rideau Front, to the Southwesterly corner of Lot 20, in the said Concession; THENCE, Northerly along the western boundary of Lots 20, 19, 18, 17 and 16, in said Concession 2 Rideau Front, to the intersection thereof with the production Easterly of the southern boundary of Lot 16, in Concession 1 Rideau Front; THENCE, Westerly along that production and along the southern boundary of said Lot 16, in said Concession 1 Rideau Front, to the natural high water mark of the East bank of the Rideau River; THENCE, in a general Northerly direction along the said natural high water mark to the intersection thereof with the production Westerly of the Northern boundary of Lot "A", in Concession 2 Rideau Front; THENCE, Easterly along that production and along the northern boundary of said Lot "A", in said Concession 2 Rideau Front, to the Northeasterly corner of the said Lot; THENCE, Easterly in a straight line across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front, to the Northwesterly corner of Lot "A", in Concession 3 Rideau Front; THENCE, Easterly along the northern boundary of said Lot "A", in Concession 3 Rideau Front, to the intersec-

donnant sur la Rideau, et entre la concession de Gore et la concession 3 donnant sur la Rideau, entre les concessions 1 et 2 donnant sur la Rideau, et entre le lot 5, concession 2 donnant sur la Rideau, et le lot 6, concession de Gore, lesquelles parcelles sont décrites plus explicitement comme suit:

COMMENÇANT à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le township de Gloucester; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant la limite sud dudit lot 27 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du sud en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les concessions 4 et 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant la limite sud dudit lot 27, dans ladite concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession de Gore, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession de Gore; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant la limite sud dudit lot 27, dans ladite concession de Gore, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du sud en suivant la limite est du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant la limite sud du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest des lots 27 et 26, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 26, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les lots 26 et 25, dans ladite concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 25, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest des lots 25, 24, 23, 22 et 21, dans ladite concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 21, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les lots 21 et 20, dans ladite concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 20, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest des lots 20, 19, 18, 17 et 16, dans ladite concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à intersection avec le prolongement vers l'est de la limite sud du lot 16, dans la concession 1 donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant ce prolongement et la limite sud dudit lot 16, dans ladite concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à la ligne naturelle des hautes eaux sur la rive est de la rivière Rideau; DE LÀ, en direction générale du nord en suivant ladite ligne naturelle des hautes eaux jusqu'à intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite nord du lot «A», dans la concession 2 donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'est en suivant ce prolongement et la limite nord dudit lot «A», dans ladite concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les concessions 2 et 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot «A», dans la

tion of said northern boundary with the western limit of Bank Street; THENCE, Southerly along the said western limit of Bank Street to the intersection thereof with the southern boundary of Lot 1, in Concession 3 Rideau Front; THENCE, Easterly along the said southern boundary of the said Lot 1, to the Southeasterly corner of the said Lot; THENCE, Southerly along the eastern boundaries of Lots 2, 3, 4 and 5, in said Concession 3 Rideau Front, to the intersection thereof with the production Westerly of the northern boundary of Lot 6, in Concession 4 Rideau Front; THENCE, Easterly along that production and along the northern boundary of said Lot 6, in said Concession 4 Rideau Front, to the Northeasterly corner of the said Lot; THENCE, Southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front, to the point of commencement.

SAVING AND EXCEPTING thereout and therefrom all the lands lying within the limits of the Ottawa International Airport.

(*b*) TOWNSHIP OF NEPEAN

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate, lying and being in the Township of Nepean, now partly in the City of Ottawa, in the County of Carleton and Province of Ontario, and being composed of part of Lots 16, 17, 18, 19 and 20, in Concession 1 Rideau Front, Lots 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 and 32, in Concession "A" Rideau Front, Lots 28, 29, 30, 31, 32 and 33, in Concession "B" Rideau Front, and including all the plans of subdivision registered in the Registry Office for the Registry Division of the City of Ottawa as Plan Numbers 362639, 291418, 516, 343771, 299597, 378959, 325222, 294338, 329394, 544, 477, 485, 382, 459792, 468, 430, 383, 419, 404, 289002, 455, 291190, 489, 435, and part of the allowance for road between Concessions 1 and "A" Rideau Front, and part of the allowance for road between Concessions "A" and "B" Rideau Front, all of the allowance for roads between Lots 20 and 21, Concession "A" Rideau Front, Lots 25 and 26, Concession "A" Rideau Front, Lots 30 and 31, Concession "A" Rideau Front, and Lots 30 and 31, Concession "B" Rideau Front, which said parcels may be more particularly described as follows:

COMMENCING at the intersection of the natural high water mark of the West bank of the Rideau River and the southern boundary of Lot 16, in Concession 1 Rideau Front, in the Township of Nepean; THENCE, Westerly along the southern boundary of the said Lot 16 to the intersection thereof with a line drawn parallel with the Westerly limit of the allowance for road between Concessions 1 Rideau Front and "A" Rideau Front, and perpendicularly distant 1,500 feet measured Westerly therefrom; THENCE, Northerly along the said parallel line to the intersection thereof with the Northern boundary of Lot 20, in said Concession 1 Rideau Front; THENCE, Easterly along the Northern boundary of Lot 20, in the said Concession 1 Rideau Front, and along the production Easterly thereof to its intersection with the western boundary of Lot 21, in Concession "A" Rideau Front; THENCE, Northerly along the western boundaries of Lots 21, 22, 23, 24 and 25, in the said Concession "A" Rideau Front, and along the production Northerly thereof to its intersection with the northern limit of Bank Street; THENCE, Southerly along the said northern limit of Bank Street to the intersection thereof with the southern boundary of Lot 1, in Concession 3 Rideau Front; THENCE, Easterly along the said southern boundary of the said Lot 1, to the Southeasterly corner of the said Lot; THENCE, Southerly along the eastern boundaries of Lots 2, 3, 4 and 5, in said Concession 3 Rideau Front, to the intersection thereof with the production Westerly of the northern boundary of Lot 6, in Concession 4 Rideau Front; THENCE, Easterly along that production and along the northern boundary of said Lot 6, in said Concession 4 Rideau Front, to the Northeasterly corner of the said Lot; THENCE, Southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front, to the point of commencement.

SAVING AND EXCEPTING thereout and therefrom all the lands lying within the limits of the Ottawa International Airport.

b) TOWNSHIP DE NEPEAN

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou étendues de terrain, immeubles compris, situées dans le township de Nepean, maintenant partiellement compris dans la ville d'Ottawa, comté de Carleton, province d'Ontario, et se composant d'une partie des lots 16, 17, 18, 19 et 20, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, des lots 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 et 32, dans la concession «A» donnant sur la Rideau, des lots 28, 29, 30, 31, 32 et 33, dans la concession «B» donnant sur la Rideau, et comprenant tous les plans de subdivisions déposés au Bureau d'enregistrement de la Division d'enregistrement de la ville d'Ottawa sous les numéros 362639, 291418, 516, 343771, 299597, 378959, 325222, 294338, 329394, 544, 477, 485, 382, 459792, 468, 430, 383, 419, 404, 289002, 455, 291190, 489, 435, et une partie de la réserve de chemin entre les concessions 1 et «A» donnant sur la Rideau, et une partie de la réserve de chemin entre les concessions «A» et «B» donnant sur la Rideau, la totalité des réserves de chemin entre les lots 20 et 21, concession «A» donnant sur la Rideau, les lots 25 et 26, concession «A» donnant sur la Rideau, les lots 30 et 31, concession «A» donnant sur la Rideau, et les lots 30 et 31, concession «B» donnant sur la Rideau, lesquelles parcelles peuvent être décrites plus explicitement comme suit:

COMMENÇANT à l'intersection de la ligne naturelle des hautes eaux sur la rive ouest de la rivière Rideau avec la limite sud du lot 16, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le township de Nepean; DE LÀ, en direction de l'ouest en suivant la limite sud dudit lot 16 jusqu'à intersection avec une ligne tracée parallèlement à la limite ouest de la réserve de chemin entre les concessions 1 et «A» donnant sur la Rideau, à une distance de 1,500 pieds, mesurée perpendiculairement et en direction de l'ouest, de cette dernière limite; DE LÀ, en direction du nord en suivant ladite ligne parallèle, jusqu'à intersection avec la limite nord du lot 20, dans ladite concession 1 donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'est en suivant la limite nord du lot 20, dans ladite concession 1 donnant sur la concession 3 donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'est en suivant la limite nord dudit lot «A», dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de ladite limite nord avec la limite ouest de la rue Bank; DE LÀ, en direction du sud en suivant ladite limite ouest de la rue Bank jusqu'à intersection avec la limite sud du lot 1, dans la concession 3 donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'est en suivant ladite limite sud dudit lot 1, jusqu'à l'angle sud-est dudit lot; DE LÀ, en direction du sud en suivant la limite est des lots 2, 3, 4 et 5, dans ladite concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite nord du lot 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction de l'est en suivant ce prolongement et la limite nord dudit lot 6, dans ladite concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction du sud en suivant la limite ouest de la réserve de chemin originale entre les concessions 4 et 5 donnant sur la Rideau, jusqu'au point de départ.

A L'EXCLUSION de toute les terres qui se trouvent dans les limites de l'aéroport international d'Ottawa.

Front to the Northwesterly corner of Lot 25, in the said Concession; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 25 and 26, in the said Concession "A" Rideau Front, to the Southwesterly corner of Lot 26, in the said Concession; THENCE, Northerly along the western boundaries of Lots 26, 27, 28, 29 and 30, in said Concession "A" Rideau Front, to the Northwesterly corner of Lot 30, in the said Concession; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 30 and 31, in Concession "A" Rideau Front, to the Southwesterly corner of Lot 31, in the said Concession; THENCE, Northerly along the western boundaries of Lots 31 and 32, in Concession "A" Rideau Front, to the Northwesterly corner of said Lot 32, in the said Concession; THENCE, Easterly along the northern boundary of Lot 32, in said Concession "A" Rideau Front, to the Northeasterly corner of the said Lot; THENCE, Easterly along the production Easterly of the northern boundary of said Lot 32 to the intersection thereof with the western boundary of Lot 33, in Concession "B" Rideau Front, in the Township of Nepean; THENCE, Northerly along the western boundary of said Lot 33, in said Concession "B" Rideau Front, to the Northwesterly corner of said Lot 33, in the said Concession; THENCE, Easterly along the northern boundary of said Lot 33, to the intersection thereof with the natural high water mark of the West Bank of the Rideau River; THENCE, in a general Southerly direction along the said natural high water mark to the point of commencement.

Rideau, et le prolongement vers l'est de ladite limite jusqu'à son intersection avec la limite ouest du lot 21, dans la concession «A» donnant sur la Rideau; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest des lots 21, 22, 23, 24 et 25, dans ladite concession «A» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 25, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les lots 25 et 26, dans ladite concession «A» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 26, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest des lots 26, 27, 28, 29 et 30, dans ladite concession «A» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 30, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant une ligne droite traversant la réserve de chemin entre les lots 30 et 31, dans la concession «A» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 31, dans ladite concession; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest des lots 31 et 32, dans la concession «A» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 32, dans ladite concession; DE LÀ, en direction de l'est, en suivant la limite nord du lot 32, dans ladite concession «A» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est dudit lot; DE LÀ, en direction de l'est, en suivant le prolongement vers l'est de la limite nord dudit lot 32, jusqu'à intersection avec la limite ouest du lot 33, dans la concession «B» donnant sur la Rideau, dans le township de Nepean; DE LÀ, en direction du nord en suivant la limite ouest dudit lot 33, dans ladite concession «B» donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 33, dans ladite concession; DE LÀ, en direction de l'est en suivant la limite nord dudit lot 33, jusqu'à intersection avec la ligne naturelle des hautes eaux sur la rive ouest de la rivière Rideau; DE LÀ, en direction générale du sud, en suivant ladite ligne naturelle des hautes eaux jusqu'au point de départ.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 101

AERONAUTICS ACT

Penticton Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT PENTICTON AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Penticton Airport Zoning Regulations.*

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Penticton Airport, Penticton, in the Province of British Columbia; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane, the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane centering on and located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, being 1,000 feet in width, including the runway, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 1,114 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the

CHAPITRE 101

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Penticton

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE PENTICTON

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Penticton.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Penticton, dans la province de la Colombie-Britannique; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, ayant 1,000 pieds de largeur, piste comprise, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire dont le centre est situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 1,114 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, définis plus en détail dans la partie II de l'annexe.

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant,

highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows:

COMMENCING on the Northeasterly boundary of Skaha Lake at the Southwest corner of Lot A, Plan 9936; THENCE, S. 73°00′00″ W. to an intersection with the Easterly limit of the aforementioned and hereinafter described transitional surface; THENCE, N. 0°51′38″ E. along the aforesaid Easterly limit to the high water mark on the Northerly boundary of Skaha Lake, THENCE, Easterly along said high water mark to and across Skaha Lake Road to the Southwesterly corner of Parcel 1CR, as shown on Plan M.284; THENCE, along the Westerly boundary of Parcel 1CR to the Easterly boundary of Plan M.284; THENCE, Southerly along said Easterly boundary Plan M.284 to the aforementioned Easterly limit of the transitional surface; THENCE, N. 0°27′42″ E. along said Easterly limit of the transitional surface to the Westerly limit Plan M.284; THENCE, Northerly along the said Westerly limit of Plan M.284 to the aforesaid Easterly limit of the transitional surface; THENCE, N. 0°27′42″ E. along said Easterly limit of the transitional surface to a point thereon; THENCE, along a straight line bearing N. 2°00′22″ E. to a point on the Southerly limit of Scott Avenue and which point is 130 feet, more or less, Westerly from the Westerly limit of Argyle Street; THENCE, bearing N. 88°34′00″ W. in a straight line along the Northerly limit of the aforementioned and hereafter-described approach surface for a distance of 3,010 feet, more or less, to a point; THENCE, S. 0°51′38″ W. along the Westerly limit of the aforementioned transitional surface to an intersection with the Westerly limit Plan M.284; THENCE, Northerly 300 feet, more or less, to the Southeast corner of Parcel 11CR, as shown on Plan M.284; THENCE, Northwesterly along the Westerly limit of said Parcel 11CR to an intersection with the Westerly limit Plan M.284; THENCE, Northerly along said Westerly limit Plan M.284 to an intersection with the Westerly production of the Northerly limit of Burnaby Avenue; THENCE, Easterly along aforesaid Westerly production to the Easterly limit of Riverside Drive; THENCE, Northerly along aforesaid Easterly limit to the Southwest corner of Plan 6796; THENCE, Easterly along the Southerly boundaries of Plans 6796, 5266 and 1017 to the Southeasterly corner of Plan 1017; THENCE, Northerly along the Easterly boundary of Plan 1017 to the Southerly limit of Dynes Avenue; THENCE, Easterly along the last-mentioned Southerly limit and production thereof to the Easterly limit of Power Street; THENCE, Northerly along the last-mentioned Easterly limit to the Southerly limit of Alexander Avenue; THENCE, Easterly along said Southerly limit of Alexander Avenue and production thereof to the Easterly limit of Maple Street; THENCE, Southerly along said Easterly limit of Maple Street to the Northerly limit of Heales Avenue; THENCE, Easterly along said Northerly limit of Heales Avenue to the Westerly limit of Lakeview Street; THENCE, Southerly along said Westerly limit of Lakeview Street and production thereof to the Southerly limit of Westminster Avenue; THENCE, Easterly along said Southerdont le point le plus élevé dépasserait en hauteur, à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir:

a) une surface horizontale dont les limites extérieures peuvent être définies de la manière suivante:

COMMENÇANT à la limite nord-est du lac Skaha à l'angle sud-ouest du lot A, plan 9936; DE LÀ, S. 73°00′00″ O. jusqu'à intersection avec la limite est de la surface de transition susmentionnée et décrite ci-après; DE LÀ, N. 0°51′38″ E. le long de ladite limite est jusqu'à la ligne des hautes eaux sur la limite nord du lac Skaha; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite ligne des hautes eaux jusqu'à la route du lac Skaha et la traversant pour atteindre l'angle sud-ouest de la parcelle 1CR, comme l'indique le plan M.284; DE LÀ, le long de la limite ouest de la parcelle 1CR, jusqu'à la limite du plan M.284; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite est, plan M.284 jusqu'à la limite est susmentionnée de la surface de transition; DE LÀ, N. 0°27′42″ E. le long de ladite limite est de la surface de transition jusqu'à la limite ouest, plan M.284; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite ouest du plan M.284 jusqu'à la limite susmentionnée de la surface de transition; DE LÀ, N. 0°27′42″ E. le long de ladite limite est de la surface de transition jusqu'à un point sur cette limite; DE LÀ, le long d'une ligne droite en direction N. 2°00′22″ E. jusqu'à un point sur la limite sud de l'avenue Scott, point situé à 130 pieds, plus ou moins, à l'ouest de la limite ouest de la rue Argyle; DE LÀ, en direction N. 88°34′00″ O. en ligne droite le long de la limite nord de la surface d'approche susmentionnée et décrite ci-après, sur une distance de 3,010 pieds, plus ou moins, jusqu'à un point; DE LÀ, S. 0°51′38″O. le long de la limite ouest de la surface de transition susmentionnée jusqu'à intersection avec la limite ouest, plan M. 284; DE LÀ, en direction du nord 300 pieds, plus ou moins, jusqu'à l'angle sud-est de la parcelle 11CR, comme l'indique le plan M. 284; DE LÀ, en direction du nord-ouest le long de la limite ouest de ladite parcelle 11CR jusqu'à intersection avec la limite ouest, plan M. 284; DE LÀ, en direction du nord le long de ladite limite ouest, plan M. 284, jusqu'à intersection avec le prolongement en direction de l'ouest de la limite nord de l'avenue Burnaby; DE LÀ, en direction de l'est le long du prolongement susdit vers l'ouest jusqu'à la limite est de la promenade Riverside; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est susdite jusqu'à l'angle sud-ouest du plan 6796; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite sud des plans 6796, 5266 et 1017, jusqu'à l'angle sud-est du plan 1017; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est du plan 1017 jusqu'à la limite sud de l'avenue Dynes; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite sud mentionnée en dernier lieu et prolongée jusqu'à la limite est de la rue Power; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est mentionnée en dernier lieu jusqu'à la limite sud de l'avenue Alexander; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite sud de l'avenue Alexander et de son prolongement jusqu'à la limite est de la rue Maple; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite est de la rue Maple jusqu'à la limite nord de l'avenue Heales; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite nord de l'avenue Heales jusqu'à la limite ouest de la rue Lakeview; DE LÀ, en direction du sud

ly limit of Westminster Avenue to the Westerly limit of Main Street; THENCE, Southerly along the said Westerly limit of Main Street and production thereof to the Southerly limit of Nanaimo Avenue; THENCE, Easterly along said Southerly limit of Nanaimo Avenue to the Southwesterly boundary of Penticton Creek; THENCE, along the Southwesterly boundary of Penticton Creek upstream to its intersection with the Northerly production of the Westerly limit of Government Street; THENCE, Southerly along the said Westerly limit of Government Street and production thereof to the Southerly limit of Municipal Avenue; THENCE, Westerly along said Southerly limit of Municipal Avenue to the Westerly limit of Lier Street; THENCE, Southerly along said Westerly limit of Lier Street and production thereof to the Southerly limit of Carmi Road; THENCE, Westerly along said Southerly limit of Carmi Road and production thereof to the Westerly limit of Main Street; THENCE, Southerly along said Westerly limit of Main Street and production thereof to the Southerly limit of Green Avenue; THENCE, Westerly along said Southerly limit of Green Avenue to the Northwest corner of Lot 118, Plan 333; THENCE, Southerly along the Westerly boundaries of Lots 118 and 119, Plan 333, Lots 1 and 2, Plan 3699, Lot 217, Plan 397, and Lot A, Plan B5596, to the Northerly limit of Yorkton Avenue; THENCE, Westerly along said Northerly limit of Yorkton Avenue to a Northerly production of the Westerly limit of Cypress Street; THENCE, Southerly along said Westerly limit and production thereof to the Northerly limit of Lee Avenue and THENCE, continuing Southerly to the Northwest corner of Lot 12, Plan 466; THENCE, still continuing Southerly along the Westerly boundary of said Lot 12, across Elm Avenue, and along the Westerly boundary of Lot 25, Plan 466 and the Southerly production thereof, to the Southerly limit of South Beach Drive; THENCE, Westerly along the said Southerly limit of South Beach Drive to the Northeast corner of Plan B4808; THENCE, Southerly along the Easterly boundary of Plan B4808 to the boundary of Skaha Lake; THENCE, Southerly along the said boundary of Skaha Lake to the point of commencement, excepting thereout that portion of the Penticton Indian Reserve No. 1 (Plan B.C.117 C.L.S.R.), shown as Parcel E on Plan M.284, which horizontal surface is shown outlined in yellow on Plan E.890 dated July 23, 1963, of record in the Department of Transport at Ottawa;

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 16-34 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are five hundred (500) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and two thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being two hundred (200) feet above the elevations at the strip ends, and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the strip ends, excepting thereout all lands lying within the Penticton Indian Reserve No. 1, Plan B.C.117 (C.L.S.R.), which approach surfaces are shown outlined in blue on the said Plan E.890; and

(*c*) the several transitional surfaces each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strip and its abutting surfaces,

le long de ladite limite ouest de la rue Lakeview et de son prolongement jusqu'à la limite sud de l'avenue Westminster; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite sud de l'avenue Westminster jusqu'à la limite ouest de la rue Main; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite ouest de la rue Main et de son prolongement jusqu'à la limite sud de l'avenue Nanaïmo; DE LÀ, en direction est le long de ladite limite sud de l'avenue Nanaïmo jusqu'à la limite sud-ouest du ruisseau Penticton; DE LÀ, le long de la limite sud-ouest du ruisseau Penticton vers l'amont jusqu'à son intersection avec le prolongement nord de la limite ouest de la rue Government; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite ouest de la rue Government et de son prolongement jusqu'à la limite sud de l'avenue Municipal; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud de l'avenue Municipal jusqu'à la limite ouest de la rue Lier; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite ouest de la rue Lier et de son prolongement jusqu'à la limite sud de la route Carmi; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud de la route Carmi et de son prolongement jusqu'à la limite ouest de la rue Main; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite ouest de la rue Main et de son prolongement jusqu'à la limite sud de l'avenue Green; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud de l'avenue Green jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 118, plan 333; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest des lots 118 et 119, plan 333, des lots 1 et 2, plan 3699, du lot 217, plan 397, et du lot A, plan B5596, jusqu'à la limite nord de l'avenue Yorkton; DE LÀ, en direction de l'ouest, le long de ladite limite nord de l'avenue Yorkton jusqu'à un prolongement vers le nord de la limite ouest de la rue Cypress; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite ouest et de son prolongement jusqu'à la limite nord de l'avenue Lee, et DE LÀ, en continuant en direction du sud jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 12, plan 466; DE LÀ, toujours en continuant en direction du sud le long de la limite ouest dudit lot 12, à travers l'avenue Elm et le long de la limite ouest du lot 25, plan 466, et de son prolongement vers le sud, jusqu'à la limite sud de la promenade South Beach; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de ladite limite sud de la promenade South Beach jusqu'à l'angle nord-est du plan B4808; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est du plan B4808 jusqu'à la limite du lac Skaha; DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite du lac Skaha, jusqu'au point de départ, à l'exception de la partie de la Réserve indienne nº 1 de Penticton (plan B.C. 117, C.L.S.R.) qui est indiquée comme parcelle E sur le plan M.284, dont la surface horizontale est délimitée en jaune sur le plan E.890, en date du 23 juillet 1963, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa;

b) les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande désignée par les chiffres 16-34 et s'étendant vers l'extérieur à partir des extrémités de la bande, et dont les dimensions sont de cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude aux extrémités de la bande et à une distance de dix mille (10,000) pieds, mesurée horizontalement, des extrémités de la bande, à l'exception de tous les

excepting thereout all lands lying within the Penticton Indian Reserve No. 1, Plan B.C.117 (C.L.S.R.), which transitional surfaces are shown outlined in red on the said Plan E.890.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

COMMENCING at the intersection of the centre line of Runway 16-34 of Penticton Airport with its 34 end; THENCE, Northerly along the said centre line a distance of four thousand (4,000) feet; THENCE, at right angles Easterly a distance of five hundred (500) feet to a point henceforth designated as the airport reference point, the said point having an assigned elevation of one thousand one hundred fourteen (1,114) feet above sea level.

PART II

Description of Lands to Which These Regulations Apply

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of lands and premises, lying in or in the vicinity of the city of Penticton, in the Province of British Columbia, that are shown on Plan E.890 dated July 23, 1963, of record in the Department of Transport at Ottawa and that are lying within or under

(*a*) the horizontal surface described in paragraph 5(*a*) of these Regulations;

(*b*) either of the approach surfaces described in paragraph 5(*b*) of these Regulations and outlined in blue on the said Plan E.890; or

(*c*) any of the transitional surfaces described in paragraph 5(*c*) of these Regulations and outlined in red on the said Plan E.890.

terrains se trouvant dans la Réserve indienne nº 1 de Penticton, plan B.C. 117 (C.L.S.R.). Le contour des surfaces d'approche est liséré en bleu sur ledit plan E.890; et

c) les différentes surfaces de transition, chacune s'élevant à un angle correspondant au rapport de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement à partir des limites latérales extérieures de la bande et des surfaces qui y aboutissent, à l'exception de tous les terrains se trouvant dans la Réserve indienne nº1 de Penticton, plan B.C. 117 (C.L.S.R.). Le contour des surfaces de transition est liséré en rouge sur ledit plan E.890.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

COMMENÇANT à l'intersection de l'axe de la piste 16-34 de l'aéroport de Penticton avec son extrémité désignée par le chiffre 34; DE LÀ, en direction du nord le long dudit axe sur une distance de quatre mille (4,000) pieds; DE LÀ, à angle droit en direction de l'est sur une distance de cinq cents (500) pieds jusqu'à un point désigné ci-après comme le point de repère de l'aéroport, ledit point ayant une altitude assignée de mille cent quatorze (1,114) pieds au-dessus du niveau de la mer.

PARTIE II

Description des terrains auquels s'applique le présent règlement

LA TOTALITÉ ET CHACUNE des parcelles ou lisières de terrains et constructions situées dans la ville de Penticton ou son voisinage, dans la province de la Colombie-Britannique, qui sont indiquées sur le plan E.890, en date du 23 juillet 1963, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa, et qui se trouvent à l'intérieur ou sous

a) la surface horizontale décrite à l'alinéa 5*a*) du présent règlement;

b) l'une ou l'autre des surfaces d'approche décrites à l'alinéa 5*b*) du présent règlement et lisérée en bleu sur ledit plan E.890; ou

c) l'une quelconque des surfaces de transition décrites à l'alinéa 5*c*) du présent règlement et lisérée en rouge sur ledit plan E.890.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 102

AERONAUTICS ACT

Pitt Meadows Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT PITT MEADOWS AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Pitt Meadows Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Pitt Meadows Airport, in the Corporation of the District of Pitt Meadows, in the Province of British Columbia; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point determined in the manner set out in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purpose of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 9 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands and lands under water, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which are described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

CHAPITRE 102

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Pitt Meadows

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE PITT MEADOWS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Pitt Meadows.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Pitt Meadows, dans la Corporation du district de Pitt Meadows, en Colombie-Britannique; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport qui comprend la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande est décrite de façon plus détaillée à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point de repère déterminé de la manière visée à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe; cette surface d'approche est décrite de façon plus détaillée à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition est décrite de façon plus détaillée à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport; cette surface extérieure est décrite de façon plus détaillée à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est considéré à 9 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains et les terrains recouverts d'eau, y compris les emprises de voies publiques, contigus ou situés dans le voisinage de l'aéroport et dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de

General

5. No person shall erect or construct, on any land or any land under water to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land or land under water to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person may enter on the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point distant 929.07 feet measured northeasterly from and at right angles to the centre line of runway 07R-25L, and distant 500 feet measured northwesterly from and at right angles to the centre line of runway 18-36.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

COMMENCING at the northeast corner of Section 15, Block 6 North, Range 1 East of the Coast Meridian, New Westminster District, and the westerly limit of Reichenback Road; THENCE eastwardly across said Reichenback Road to the northwest corner of Lot 2, Section 14, Block 6 North, Range 1 East, Plan 4730; THENCE easterly along the northerly boundary of said Lot 2 to the northeast corner thereof; THENCE easterly along the northerly boundary of Lot 8, Plan 11321, to the northeast corner thereof; THENCE eastwardly across Rippington Road to the northwest corner of Lot 27, Section 13, Block 6 North, Range 1 East, Plan 19711; THENCE easterly along the northerly boundary of said Lot 27 to the northeast corner thereof; THENCE southerly along the easterly boundary of said Lot 27 to the northwest corner of Lot 31, Plan 23178; THENCE easterly along the northerly boundary of said Lot 31 to its most northerly northeast corner; THENCE southerly along

l'annexe, à l'exception des terrains pouvant éventuellement faire partie de l'aéroport.

Disposition générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain visé par le présent règlement, un édifice, ouvrage ou objet, ou de faire un rajout à un édifice, ouvrage ou objet existant, dont le sommet serait plus élevé que l'une des surfaces qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface extérieure; ou

c) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement de laisser la végétation dépasser en hauteur le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces visées aux alinéas 5*a*) à *c*) qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain.

7. En cas de contravention à l'article 6, le ministre peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Un point situé perpendiculairement et à 929.07 pieds au nord-est de l'axe de la piste 07R-25L, et perpendiculairement et à 500 pieds au nord-ouest de l'axe de la piste 18-36.

PARTIE II

Limites extérieures des terrains

COMMENÇANT à l'angle nord-est de la section 15, bloc 6 nord, rang 1 est du méridien côtier, district de New Westminster, et à la limite ouest du chemin Reichenback; DE LÀ, vers l'est en traversant ce chemin Reichenback jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 2, section 14, bloc 6 nord, rang 1 est, plan 4730; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord du lot 2 jusqu'à l'angle nord-est de ce lot; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord du lot 8, plan 11321, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot; DE LÀ, vers l'est en traversant le chemin Rippington jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 27, section 13, bloc 6 nord, rang 1 est, plan 19711; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord du lot 27 jusqu'à l'angle nord-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 27 jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 31, plan 23178; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord du lot 31 jusqu'à son angle nord-est le plus au nord; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest du lot 7, plan 9089, jusqu'à l'angle

the westerly boundary of Lot 7, Plan 9089 to the southwest corner thereof; THENCE easterly along the southerly boundary of said Lot 7 to the southeast corner thereof; THENCE southeastwardly across Harris Road to the northwest corner of the Remainder of Lot 7 of the Northwest Quarter of Section 27, Township 9, Plan 3710; THENCE southerly along the westerly boundary of said Remainder of Lot 7 to the southwest corner thereof; THENCE easterly along the southerly boundary of said Remainder of Lot 7 to the southeast corner thereof; THENCE southerly along the westerly boundary of Lot 5, Plan 3710 to the southwest corner thereof; THENCE easterly along the southerly boundary of said Lot 5 to the southeast corner thereof; THENCE eastwardly across Hale Road to the northwest corner of Lot 24 of the Northeast Quarter of Section 27, Township 9, Plan 4360; THENCE southerly, 700 feet along the westerly boundary of said Lot 24; THENCE eastwardly, 660 feet, more or less, across said Lot 24 to a point of intersection with the easterly boundary of said Lot 24, distant 620 feet northerly from the southeast corner of Lot 24 aforesaid; THENCE southerly along said easterly boundary to the southeast corner aforesaid; THENCE southeastwardly across Dewdney Trunk Road to the northwest corner of Lot 5 of the Southeast Quarter of Section 27, Township 9, Plan 41254; THENCE easterly along the southerly boundary of said Dewdney Trunk Road to the northeast corner of Lot A, Plan 5387; THENCE southerly, 1,250 feet along the easterly boundary of said Lot A; THENCE southeastwardly, 670 feet, more or less, across Lot "B", plan 5387, to the southwest corner of the Remainder of Lot 7, District Lot 267, Group One, Plan 31575; THENCE southeastwardly, 2,450 feet, more or less, across Lot 11, Plan 33393; the Remainder of Lot "C", Explanatory Plan 5113; and 126th Avenue to the northwest corner of Lot 65, District Lot 263, Group One, Plan 38722; THENCE southerly along the easterly boundary of the Remainder of Lot "1", Explanatory Plan 17262, to a point of intersection with the southerly boundary of Powell Avenue; THENCE westerly along the northerly boundary of Lot 70, Plan 38722, to the northwest corner thereof; THENCE southerly along the westerly boundary of said Lot 70 to the northeast corner of Lot 7, Plan 21483; THENCE eastwardly, 120 feet more or less, to the northwest corner of Lot 9, Plan 21483; THENCE southerly along the westerly boundary of said Lot 9 to the most westerly southwesterly corner thereof; THENCE southwardly along the easterly boundary of Gordon Avenue to the southwest corner of Lot 11, Plan 21483; THENCE easterly along the southerly boundary of said Lot 11 to the northeasterly corner of Lot 87, Plan 42230; THENCE southeasterly along the easterly boundary of said Lot 87 to the southeasterly corner thereof; THENCE southeastwardly across 124th Avenue to the northwest corner of Lot 83, Plan 42230; THENCE southerly along the westerly boundary of said Lot 83 to the southwest corner thereof; THENCE easterly along the southerly boundary of said Lot 83 to the northeast corner of Lot 44, Plan 21555; THENCE southerly along the easterly boundary of said Lot 44 to the southeast corner thereof; THENCE southwardly across Chatwin Avenue to the northwest corner of Lot 64, Plan 32902; THENCE southerly along the westerly boundary of said Lot 64 to the southwest corner thereof; THENCE easterly along the southerly boundary of said Lot 64 to the northeast corner of Lot 20, Plan 19098; THENCE southerly along the easterly

sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud du lot 7 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-est en traversant le chemin Harris jusqu'à l'angle nord-ouest du reste du lot 7 du quartier nord-ouest de la section 27, canton 9, plan 3710; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest du reste du lot 7 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud du reste du lot 7 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest du lot 5, plan 3710, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud du lot 5 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers l'est en traversant le chemin Hale jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 24 du quartier nord-est de la section 27, canton 9, plan 4360; DE LÀ, vers le sud, sur 700 pieds, le long de la limite ouest du lot 24; DE LÀ, vers l'est, sur 660 pieds, plus ou moins, en traversant le lot 24 jusqu'à un point d'intersection avec la limite est du lot 24, distant de 620 pieds au nord de l'angle sud-est du lot 24 susmentionné; DE LÀ, vers le sud le long de cette limite est jusqu'à l'angle sud-est susmentionné; DE LÀ, vers le sud-est en traversant la route Dewdney Trunk jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 5 du quartier sud-est de la section 27, canton 9, plan 41254; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud de cette route Dewdney Trunk jusqu'à l'angle nord-est du lot A, plan 5387; DE LÀ, vers le sud, sur 1,250 pieds, le long de la limite est du lot A; DE LÀ, vers le sud-est, sur 670 pieds, plus ou moins, en traversant le lot «B», plan 5387, jusqu'à l'angle sud-ouest du reste du lot 7, lot de district 267, groupe un, plan 31575; DE LÀ, vers le sud-est, sur 2,450 pieds, plus ou moins, en traversant le lot 11, plan 33393; le reste du lot «C», plan explicatif 5113 et la 126e Avenue jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 65, lot de district 263, groupe un, plan 38722; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du reste du lot «1», plan explicatif 17262, jusqu'à un point d'intersection avec la limite sud de l'avenue Powell; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite nord du lot 70, plan 38722, jusqu'à l'angle nord-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest du lot 70 jusqu'à l'angle nord-est du lot 7, plan 21483; DE LÀ, vers l'est, sur 120 pieds, plus ou moins, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 9, plan 21483; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest du lot 9 jusqu'à l'angle sud-ouest le plus à l'ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est de l'avenue Gordon jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 11, plan 21483; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud du lot 11 jusqu'à l'angle nord-est du lot 87, plan 42230; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite est du lot 87 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-est en traversant la 124e Avenue jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 83, plan 42230; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest du lot 83 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud du lot 83 jusqu'à l'angle nord-est du lot 44, plan 21555; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 44 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud en traversant l'avenue Chatwin jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 64, plan 32902; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest du lot 64 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud du lot 64 jusqu'à l'angle nord-est du lot 20, plan 19098; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 20 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-est en traversant la 123e Avenue jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 6, plan ; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest du lot 6 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord

boundary of said Lot 20 to the southeast corner thereof; THENCE southeastwardly across 123rd Avenue to the northwest corner of Lot 6, Plan 19038; THENCE southerly along the westerly boundary of said Lot 6 to the southwest corner thereof; THENCE easterly along the northerly boundary of Lot "1", Reference Plan 8692, to the northeast corner thereof; THENCE southerly along the westerly boundary of 203rd Street to the southeast corner of Lot "M", Plan 18612; THENCE southeastwardly across Dewdney Trunk Road to the northwesterly corner of Lot 1, District Lot 222, Group One, Plan 30754; THENCE southwesterly along the easterly boundary of said 203rd Street to the Southwesterly corner of Lot 3, Plan 8248; THENCE easterly along the southerly boundary of said Lot 3 to the northeasterly corner of Lot 4, Plan 11722; THENCE southwesterly along the easterly boundary of said Lot 4 to the southeasterly corner thereof; THENCE southwardly across the Lougheed Highway to the northwesterly corner of Lot 6, Plan 12160; THENCE southerly along the westerly boundary of said Lot 6 to the southwesterly corner thereof; THENCE southeastwardly, 110 feet, more or less, to the northeast corner of Lot 33, Plan 28876; THENCE southerly along the easterly boundary of said Lot 33 to the southeast corner thereof; THENCE southeastwardly across 118th Avenue to the northeast corner of Lot "B", District Lot 279, Group One, Reference Plan 6563; THENCE southerly along the easterly boundary of said Lot "B" to the southeast corner thereof; THENCE southwestwardly, 865 feet, more or less, to the northeast corner of Lot 30, Plan 14608; THENCE southerly along the easterly boundary of said Lot 30 to the southeast corner thereof; THENCE southwestwardly across 116th Avenue to the northeast corner of Lot 7, Plan 14608; THENCE southerly along the easterly boundary of said Lot 7 to the southeast corner thereof; THENCE southwestwardly, 270 feet, more or less, across Lot 836, Plan 36118, to the angle point in the southerly boundary of said Lot 836; THENCE southwestwardly, 210 feet, more or less, across Lot "H", Reference Plan 1167, to the most northerly corner of Lot "J", Plan with Fee Deposited as Sk.52233F; THENCE southeasterly along the easterly boundary of said Lot "J" to the most easterly corner thereof; THENCE southwestwardly across 115th Avenue to the most northerly corner of Lot 6, Block 1, Plan 2584; THENCE southeasterly along the most easterly boundary of said Lot 6 and Lot 5, Block 1, Plan 2584, to the most easterly corner of said Lot 5; THENCE southwesterly along the southerly boundary of said Lot 5 to the most southerly corner thereof; THENCE southeasterly along the westerly boundary of Lot 809, Plan 26736; THENCE southwestwardly, 240 feet, more or less, across Hammond Road, the Canadian Pacific Railway Right-of-Way, Plan 908, and Road (unnamed) to the northeasterly corner of Lot "A", District Lots 279 and 281, Group One, Plan 8878; THENCE southwesterly along the northerly boundary of said Lot "A" to the northwesterly corner thereof; THENCE southeasterly along the westerly boundary of said Lot "A" to the southwesterly corner thereof; THENCE southwestwardly across Melville and Ospringe Streets to the northeasterly corner of Lot 458, Plan 114; THENCE southwesterly along the northerly boundary of said Lot 458 to the northwesterly corner thereof; THENCE southeasterly along the westerly boundary of said Lot 458 to the southwesterly corner thereof; THENCE southwesterly along the northerly boundary of Lot

du lot «1», plan de référence 8692, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest de la 203e Rue jusqu'à l'angle sud-est du lot «M», plan 18612; DE LÀ, vers le sud-est en traversant la route Dewdney Trunk jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 1, lot de district 222, groupe un, plan 30754; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite est de cette 203e Rue jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 3, plan 8248; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud du lot 3 jusqu'à l'angle nord-est du lot 4, plan 11722; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite est du lot 4 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud en traversant la route Lougheed jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 6, plan 12160; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest du lot 6 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-est, sur 110 pieds, plus ou moins, jusqu'à l'angle nord-est du lot 33, plan 28876; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 33 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-est en traversant la 118e Avenue jusqu'à l'angle nord-est du lot «B», lot de district 279, groupe un, plan de référence 6563; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot «B» jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest, sur 865 pieds, plus ou moins, jusqu'à l'angle nord-est du lot 30, plan 14608; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 30 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant la 116e Avenue jusqu'à l'angle nord-est du lot 7, plan 14608; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 7 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest, sur 270 pieds, plus ou moins, en traversant le lot 836, plan 36118, jusqu'à la base de l'angle de la limite sud du lot 836; DE LÀ, vers le sud-ouest, sur 210 pieds, plus ou moins, en traversant le lot «H», plan de référence 1167, jusqu'à l'angle le plus au nord du lot «J», plan enregistré sous le numéro Sk. 52233F; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite est du lot «J» jusqu'à l'angle le plus à l'est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant la 115e Avenue jusqu'à l'angle le plus au nord du lot 6, bloc 1, plan 2584; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite la plus à l'est des lots 6 et 5, bloc 1, plan 2584, jusqu'à l'angle le plus à l'est du lot 5; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite sud du lot 5 jusqu'à l'angle le plus au sud de ce lot; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite ouest du lot 809, plan 26736; DE LÀ, vers le sud-ouest, sur 240 pieds, plus ou moins, en traversant la route Hammond, l'emprise des chemins de fer du Canadien Pacifique, plan 908 et la route (sans nom) jusqu'à l'angle nord-est du lot «A», lots de district 279 et 281, groupe un, plan 8878; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite nord du lot «A» jusqu'à l'angle nord-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite ouest du lot «A» jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant les rues Melville et Ospringe jusqu'à l'angle nord-est du lot 458, plan 114; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite nord du lot 458 jusqu'à l'angle nord-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite ouest du lot 458 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite nord du lot 460, plan 114, et la limite nord du lot 463, plan 114, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 463; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite ouest du lot 463 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite sud du lot 464, plan 114, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant les rues Eltham et Wanstead jusqu'à l'angle nord-est du lot 443, plan 114; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite est du lot 443 jusqu'à l'angle

460, Plan 114, and the northerly boundary of Lot 463, Plan 114, to the northwesterly corner of said Lot 463; THENCE southeasterly along the westerly boundary of said Lot 463 to the southwesterly corner thereof; THENCE southwesterly along the southerly boundary of Lot 464, Plan 114 to the southwesterly corner thereof; THENCE southwestwardly across Eltham and Wanstead Streets to the northeasterly corner of Lot 443, Plan 114; THENCE southeasterly along the easterly boundary of said Lot 443 to the southeasterly corner thereof; THENCE southwesterly along the northerly boundary of Lot 442, Plan 114, and the northerly boundary of Lot 441, Plan 114 to the northwesterly corner of said Lot 441; THENCE southeasterly along the westerly boundary of said Lot 441 to the southwesterly corner thereof; THENCE southwesterly along the northerly boundary of Lorne Street to the southwesterly corner of Lot 437, Plan 114; THENCE southwestwardly across Charlton Street and said Lorne Street to the northeasterly corner of Lot 338, Plan 114; THENCE southeasterly along the easterly boundary of said Lot 338 to the southeasterly corner thereof; THENCE southwesterly along the northerly boundary of Lot 339, Plan 114, and the northerly boundary of Lot 340, Plan 114 to the northwesterly corner of said Lot 340; THENCE southeasterly along the westerly boundary of said Lot 340 to the southwesterly corner thereof; THENCE southwesterly along the northerly boundary of Hampton Street to the southwesterly corner of Lot 344, Plan 114; THENCE southwestwardly across Princess Street and said Hampton Street to the northeasterly corner of Lot "F", Plan 114; THENCE southeasterly along the easterly boundary of said Lot "F" to the southeasterly corner thereof; THENCE southwesterly along the southerly boundary of said Lot "F" to the northeasterly corner of Lot 277, Plan 114; THENCE southeasterly along the easterly boundary of said Lot 277 to the southeasterly corner thereof; THENCE southwesterly along the southerly boundary of said Lot 277 to the southwesterly corner thereof; THENCE southwestwardly across Beckley Street and Ditton Street to the northeasterly corner of Lot 221, Plan 114; THENCE southeasterly along the easterly boundary of said Lot 221 to the southeasterly corner thereof; THENCE southwesterly along the northerly boundary of the Lane between Chigweel Street and the said Ditton Street to the southwesterly corner of Lot 225, Plan 114; THENCE southwestwardly across Bromley Street to the northeasterly corner of Lot 227, Plan 114; THENCE southeasterly along the easterly boundary of said Lot 227 to the southeasterly corner thereof; THENCE southwesterly along the northerly boundary of said Chigweel Street to the southwesterly corner of Lot 228, Plan 114; THENCE southwestwardly across said Chigweel Street to the northeasterly corner of Lot 65, Plan 114; THENCE southeasterly along the easterly boundary of said Lot 65 to the southeasterly corner thereof; THENCE southwesterly along the southerly boundary of said Lot 65 to the southwesterly corner thereof; THENCE southwestwardly across Kingston Street to the northeasterly corner of Lot 58, Plan 114; THENCE southeasterly along the easterly boundary of said Lot 58 to the southeasterly corner thereof; THENCE southwesterly along the southerly boundary of said Lot 58 to the southwesterly corner thereof; THENCE southeasterly along the easterly boundary of Lot 55, Plan 114 to the southeasterly corner thereof; THENCE southwesterly along the northerly boundary of Wharf Street to the southwesterly corner of Lot sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite nord du lot 442, plan 114, et de la limite nord du lot 441, plan 114, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 441; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite ouest du lot 441 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite nord de la rue Lorne jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 437, plan 114; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant la rue Charlton et la rue Lorne jusqu'à l'angle nord-est du lot 338, plan 114; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite est du lot 338 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite nord du lot 339, plan 114, et de la limite nord du lot 340, plan 114, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 340; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite ouest du lot 340 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite nord de la rue Hampton jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 344, plan 114; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant la rue Princess et la rue Hampton jusqu'à l'angle nord-est du lot «F», plan 114; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite est du lot «F» jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite sud du lot «F» jusqu'à l'angle nord-est du lot 277, plan 114; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite est du lot 277 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite sud du lot 277 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant les rues Beckley et Ditton jusqu'à l'angle nord-est du lot 221, plan 114; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite est du lot 221 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite nord de l'impasse entre la rue Chigweel et de la rue Ditton jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 225, plan 114; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant la rue Bromley jusqu'à l'angle nord-est du lot 227, plan 114; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite est du lot 227 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite nord de la rue Chigweel jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 228, plan 114; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant la rue Chigweel jusqu'à l'angle nord-est du lot 65, plan 114; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite est du lot 65 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite sud du lot 65 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant la rue Kingston jusqu'à l'angle nord-est du lot 58, plan 114; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite est du lot 58 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite sud du lot 58 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite est du lot 55, plan 114, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite nord de la rue Wharf jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 54, plan 114; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant la rue Wharf jusqu'à l'angle nord-est du lot 12, lot de district 281, groupe un, plan 4183; DE LÀ, vers le sud-est le long de la limite est du lot 12 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot formant le point d'intersection avec la limite naturelle du fleuve Fraser; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant le lit et la plage du fleuve Fraser et du chenal Parsons sur le fleuve Fraser jusqu'à l'angle nord-ouest du reste du lot «E», lot de district 387A, groupe deux, plan de référence 21160E; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest du reste du lot «E» jusqu'à l'angle nord-est du lot 2, plan 16079; DE LÀ, vers le sud-ouest le long des méandres de la limite naturelle du chenal Parsons, formant la limite nord du lot 2, jusqu'à l'angle nord-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud, nord et sud-ouest le long des

54, Plan 114; THENCE southwestwardly across said Wharf Street to the northeasterly corner of Lot 12, District Lot 281, Group One, Plan 4183; THENCE southeasterly along the easterly boundary of said Lot 12 to the southeasterly corner thereof, being a point of intersection with the Natural Boundary of the Fraser River; THENCE southwestwardly across the Bed and Foreshore of the said Fraser River and Parsons Channel of the Fraser River to the northwest corner of the Remainder of Lot "E", District Lot 387A, Group Two, Reference Plan 21160E; THENCE southerly along the westerly boundary of said Remainder of Lot "E" to the northeasterly corner of Lot 2, Plan 16079; THENCE southwestwardly along the sinuosities of the Natural Boundary of said Parsons Channel, being the northerly boundary of said Lot 2 to the northwesterly corner thereof; THENCE southwardly, northwardly and southwestwardly along the sinuosities of the Natural Boundary of said Parsons Channel, being the northerly boundary of Lot 1, Plan 16079 to the northwesterly corner thereof; THENCE southwestwardly along the sinuosities of the Natural Boundary of said Parsons Channel, being the northerly boundary of 192nd Street to the northeasterly corner of Lot "A" of the Southeast Quarter of Section 9, Township 9, Plan 5967; THENCE southwestwardly along the sinuosities of the Natural Boundary of said Parsons Channel, being the northerly boundary of said Lot "A" to the northwesterly corner thereof; THENCE southwestwardly along the sinuosities of the Natural Boundary of said Parsons Channel, being the northerly boundary of 191st Street to the northeasterly corner of Lot 31, Plan 26967; THENCE southerly along the easterly boundary of said Lot 31 to the southeast corner thereof; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 31 to the southwest corner thereof; THENCE southerly along the easterly boundary of Lot 14, Plan 3736 to the southeast corner thereof; THENCE westerly along the northerly boundary of 98A Avenue to the point of intersection with the easterly boundary of 189th Street; THENCE southwestwardly across said 98A Avenue and said 189th Street to the northeast corner of Lot "B", Plan 6049; THENCE westerly along the northerly boundary of said Lot "B" to the northwest corner thereof; THENCE southerly along the westerly boundary of said Lot "B" to the southwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 188th Street to a point of intersection with the southerly boundary of the Canadian National Railway Right-of-Way, District Lot 388A, Group 2, Reference Plan 1751 and the easterly boundary of said District Lot 388A; THENCE southwesterly along the southerly boundary of said Canadian National Railway Right-of-Way to a point of intersection with the westerly boundary of said District Lot 388A; THENCE southwesterly and northwesterly along the southerly boundary of said Canadian National Railway Right-of-Way, District Lot 99, Group Two, Reference Plan 1839 to a point of intersection with the production southerly of the northerly boundary of said Canadian National Railway Right-of-Way as shown on Plan 3379; THENCE southeasterly and northwesterly along the southerly boundary of said Canadian National Railway Right-of-Way to a point of intersection with the production through Reference Plan 6292 northerly of the easterly boundary of Lot 12, Plan 19756; THENCE southerly along said production of said easterly boundary and said easterly boundary of Lot 12 to the southeasterly corner of said Lot 12; THENCE westerly along méandres de la limite naturelle du chenal Parsons, formant la limite nord du lot 1, plan 16079, jusqu'à l'angle nord-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long des méandres de la limite naturelle du chenal Parsons, formant la limite nord de la 192e Rue, jusqu'à l'angle nord-est du lot «A» du quartier sud-est de la section 9, canton 9, plan 5967; DE LÀ, vers le sud-ouest le long des méandres de la limite naturelle du chenal Parsons, formant la limite nord du lot «A» jusqu'à l'angle nord-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest le long des méandres de la limite naturelle du chenal Parsons, formant la limite nord de la 191e Rue jusqu'à l'angle nord-est du lot 31, plan 26967; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 31 jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud du lot 31 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 14, plan 3736, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite nord de l'avenue 98A jusqu'au point d'intersection avec la limite est de la 189e Rue; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant l'avenue 98A et la 189e Rue jusqu'à l'angle nord-est du lot «B», plan 6049; DE LÀ, vers l'ouest, le long de la limite nord du lot «B» jusqu'à l'angle nord-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest du lot «B» jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le nord-ouest en traversant la 188e Rue jusqu'au point d'intersection avec la limite sud de l'emprise des chemins de fer du Canadien National, lot de district 388A, groupe 2, plan de référence 1751, et la limite est de ce lot de district 388A; DE LÀ, vers le sud-ouest le long de la limite sud de cette emprise des chemins de fer du Canadien National jusqu'au point d'intersection avec la limite ouest du lot de district 388A; DE LÀ, vers le sud-ouest et nord-ouest le long de la limite sud de cette emprise des chemins de fer du Canadien National, lot de district 99, groupe deux, plan de référence 1839, jusqu'au point d'intersection avec le prolongement vers le sud de la limite nord de cette emprise des chemins de fer du Canadien National indiquée sur le plan 3379; DE LÀ, vers le sud-est et nord-ouest le long de la limite sud de cette emprise des chemins de fer du Canadien National jusqu'au point d'intersection avec le prolongement indiqué sur le plan de référence 6292 vers le nord de la limite est du lot 12, plan 19756; DE LÀ, vers le sud le long du prolongement de cette limite est et la limite est du lot 12 jusqu'à l'angle sud-est du lot 12; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud du lot 12 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le nord-ouest en traversant la rue 182A jusqu'à l'angle sud-est du lot 7, lot de district 121, groupe deux, plan 3519; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite nord de la 98e Avenue jusqu'à l'angle sud-est du lot 4, plan 9194; DE LÀ, vers le nord le long de la limite est du lot 4 jusqu'à l'angle nord-est de ce lot; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite nord du lot 4 jusqu'à l'angle nord-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le nord-ouest en traversant la 179e Rue jusqu'à l'angle sud-est du lot 46, lot de district 389A, groupe deux, plan 43614; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud du lot 46 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest du lot 46 jusqu'à l'angle nord-ouest de ce lot; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud du lot «E», plan 12297, jusqu'à l'angle sud-est du lot «E»; DE LÀ, vers le nord le long de la limite est du lot 43, plan 43614, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite nord du lot 43 jusqu'à l'angle nord-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le sud-ouest en traversant la promenade Lyncean

the southerly boundary of said Lot 12 to the southwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 182A Street to the southeast corner of Lot 7, District Lot 121, Group Two, Plan 3519; THENCE westerly along the northerly boundary of 98th Avenue to the southeast corner of Lot 4, Plan 9194; THENCE northerly along the easterly boundary of said Lot 4 to the northeast corner thereof; THENCE westerly along the northerly boundary of said Lot 4 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 179th Street to the southeast corner of Lot 46, District Lot 389A, Group Two, Plan 43614; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 46 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 46 to the northwest corner thereof; THENCE westerly along the southerly boundary of lot "E", Plan 12297, to the southeast corner of said Lot "E"; THENCE northerly along the easterly boundary of Lot 43, Plan 43614 to the northeast corner thereof; THENCE westerly along the northerly boundary of said Lot 43 to the northwest corner thereof; THENCE southwestwardly across Lyncean Drive to the southeast corner of Lot 40, Plan 43614; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 40 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of the Remainder of the Northwesterly 40 Acres of District Lot 390A, Group Two to the northeast corner thereof; THENCE westerly along the northerly boundary of said Remainder of the Northwesterly 40 Acres of District Lot 390A to the northwesterly corner thereof; THENCE northwestwardly across 176th Street to the southeast corner of Lot 6 of the Northeast Quarter of Section 6, Township 9, Plan 13306; THENCE westerly along the northerly boundary of 100th Avenue to the southeast corner of Lot 8, Plan 13306; THENCE northerly along the easterly boundary of said Lot 8 to the northeast corner thereof; THENCE westerly along the most northerly southerly boundary of Lot 17, Plan 25177 to the most northerly southwest corner thereof; THENCE northerly along the most westerly boundary of said Lot 17 to the southeast corner of Lot 37, Plan 45086; THENCE westerly along the northerly boundary of 101st Avenue to the southeast corner of lot 33, Plan 45086; THENCE northerly along the easterly boundary of said Lot 33 to the northeast corner thereof; THENCE westerly along the northerly boundary of said Lot 33 to the northwest corner thereof; THENCE westerly along the northerly boundary of Lot 31, Plan 45086 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 173rd Street to the southeast corner of the Remainder of the North half of Lot 3, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Remainder of the North half of Lot 3 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Remainder of the North Half of Lot 3 to the most southerly corner of Lot "A", Reference Plan 14126; THENCE northwestwardly across 172nd Street to a point of intersection with the easterly boundary of the Remainder of Lot 19 of the Northwest Quarter of Section 6, Township 9, Plan 5980, distant 640 feet southerly from the northeast corner thereof; THENCE westwardly 676 feet, more or less, to a point of intersection with the westerly boundary of said Remainder of Lot 19, distant 640 feet southerly from the northwest corner thereof; THENCE northerly along said westerly boundary to the said northwest corner of the Remainder of Lot 19 aforesaid; THENCE westerly along the northerly boundary of Lot 19 aforesaid to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 174th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 175th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 176th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 177th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 178th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 179th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 180th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 181st Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 182nd Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 183rd Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 184th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 185th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 186th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 187th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 188th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 189th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 190th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 191st Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 192nd Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 193rd Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 194th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 195th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 196th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 197th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 198th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 199th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 200th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 201st Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 202nd Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 203rd Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 204th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 205th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 206th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 207th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 208th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 209th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 210th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 211th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 212th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 213th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 214th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 215th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 216th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 217th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 218th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 219th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 220th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 221st Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 222nd Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 223rd Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 224th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 225th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 226th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 227th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 228th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 229th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 230th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 231st Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 232nd Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 233rd Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 234th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 235th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 236th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 237th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 238th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 239th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 240th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 241st Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 242nd Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 243rd Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 244th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 245th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 246th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 247th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 248th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 249th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 250th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 251st Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 252nd Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 253rd Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 254th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 255th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 256th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 257th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 258th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 259th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 260th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 261st Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 262nd Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 263rd Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 264th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 265th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 266th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 267th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 268th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 269th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 270th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 271st Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 272nd Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 273rd Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 274th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 275th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 276th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 277th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 278th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 279th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 280th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 281st Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 282nd Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 283rd Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 284th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 285th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 286th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 287th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 288th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 289th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 290th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 291st Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 292nd Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 293rd Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 294th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 295th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 296th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 297th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 298th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 299th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 300th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 301st Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 302nd Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 303rd Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 304th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 305th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 306th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 307th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 308th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 309th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 310th Street to the southeast corner of Lot 1, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 1 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 1 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 311th Street to the southeast corner of Lot 2, Plan 4394; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 2 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 2 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 312th Street to the southeast corner of Lot 1,

ary of the Remainder of Lot 18, Plan 5980 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 104th Avenue to the southeast corner of Lot 28 of the Southwest Quarter of Section 7, Township 9, Plan 1799; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot 28 to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 28 to the northwest corner thereof; THENCE westerly along the northerly boundary of Lot 29, Plan 1799 to the northwest corner thereof; THENCE westwardly across Lot 35, Plan 25218, and Lot 34, Plan 25218, 322 feet, more or less, to the southeast corner of the south 313.5 feet of Lot "A", Plan 5423; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 34, Plan 25218 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 106th Avenue to the southwesterly corner of Lot 60, Plan 46835; THENCE northwestwardly across Salisbury Drive to the southeasterly corner of Lot 43, Plan 46835; THENCE northwesterly along the easterly boundary of said Lot 43 to the northeasterly corner thereof; THENCE northerly along the easterly boundary of Lot 41, Plan 46835, to the northeast corner thereof; THENCE westerly along the northerly boundary of said Lot 41 to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 168th Street to the southeast corner of the North 156 feet of Lot 10, Section 24, Block 5 North, Range 1 West, Plan 5325; THENCE northerly along the westerly boundary of said 168th Street to the southeast corner of Lot "A", Explanatory Plan 40103; THENCE westerly along the southerly boundary of said Lot "A" to the southwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot "A" to the northwest corner thereof; THENCE northwestwardly across 108th Avenue to the southeast corner of Lot 2, Section 13, Block 5 North, Range 1 West, Plan 13568; THENCE westerly along the northerly boundary of said 108th Avenue to the southwest corner of Lot 3, Plan 13568; THENCE northerly along the westerly boundary of said Lot 3 to the northwest corner thereof; THENCE westerly along the southerly boundary of 110th Avenue to the northwest corner of Lot 5, Plan 13568; THENCE northwestwardly across said 110th Avenue and the Remainder of the North Half of Section 13, Block 5 North, Range 1 West, 1440 feet, more or less, to the southeast corner of the Remainder of Lot 4, Section 12, Block 5 North, Range 1 West, Plan 557; THENCE northerly along the easterly boundary of said Remainder of Lot 4 to a point of intersection with the southerly boundary of the Canadian National Railway Right-of-Way widening Plan 12609; THENCE northwesterly along the said southerly boundary of the Canadian National Railway Right-of-Way widening Plan 12609 to a point of intersection with the westerly boundary of said Remainder of Lot 4, Plan 557; THENCE northwardly across the said Plan 12609 and the Canadian National Railway Right-of-Way Plan 3379 to a point of intersection with the northerly boundary of said Canadian National Railway Right-of-Way and the westerly boundary of said Remainder of Lot 4, Plan 557; THENCE northerly along the said westerly boundary of the Remainder of Lot 4 to the northwesterly corner thereof, being a point of intersection with the Natural Boundary of the said Fraser River; THENCE northwestwardly across the Bed and Foreshore of the Fraser River lying south of Douglas Island to a point of intersection with the Natural Boundary of said Fraser River and the westerly boundary of Section 1, Block 5 North, Range

sud-est des 156 pieds nord du lot 10, section 24, bloc 5 nord, rang 1 ouest, plan 5325; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la 168e Rue jusqu'à l'angle sud-est du lot «A», plan explicatif 40103; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud du lot «A» jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest du lot «A» jusqu'à l'angle nord-ouest de ce lot; DE LÀ, vers le nord-ouest en traversant la 108e Avenue jusqu'à l'angle sud-est du lot 2, section 13, bloc 5 nord, rang 1 ouest, plan 13568; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite nord de la 108e Avenue jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 3, plan 13568; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest du lot 3 jusqu'à l'angle nord-ouest de ce lot; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud de la 110e Avenue jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 5, plan 13568; DE LÀ, vers le nord-ouest en traversant la 110e Avenue et le reste de la moitié nord de la section 13, bloc 5 nord, rang 1 ouest, sur 1440 pieds, plus ou moins, jusqu'à l'angle sud-est du reste du lot 4, section 12, bloc 5 nord, rang 1 ouest, plan 557; DE LÀ, vers le nord le long de la limite est du reste du lot 4 jusqu'au point d'intersection avec la limite sud de l'emprise élargie des chemins de fer du Canadien National, plan 12609; DE LÀ, vers le nord-ouest le long de la limite sud de l'emprise élargie des chemins de fer du Canadien National, plan 12609, jusqu'au point d'intersection avec la limite ouest du reste du lot 4, plan 557; DE LÀ, vers le nord en traversant le plan 12609 et l'emprise des chemins de fer du Canadien National, plan 3379, jusqu'au point d'intersection avec la limite nord de cette emprise des chemins de fer du Canadien National et la limite ouest du reste du lot 4, plan 557; DE LÀ, ves le nord le long de la limite ouest du reste du lot 4 jusqu'à l'angle nord-ouest de ce lot, formant le point d'intersection avec la limite naturelle du fleuve Fraser; DE LÀ, vers le nord-ouest en traversant le lit et la plage du fleuve Fraser, situés au sud de l'île Douglas, jusqu'au point d'intersection avec la limite naturelle de ce fleuve Fraser et la limite ouest de la section 1, bloc 5 nord, rang 1 ouest sur cette île Douglas; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la section 1 jusqu'à l'angle nord-ouest de cette section; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la section 36, bloc 6 nord, rang 1 ouest, jusqu'au point d'intersection avec la limite naturelle du fleuve Fraser située au nord-est de l'île Douglas; DE LÀ, vers le nord-est en traversant le lit et la plage du fleuve Fraser, situés au nord-est de l'île Douglas, et le lit et la plage de la rivière Pitt, jusqu'au point d'intersection avec la limite naturelle de cette rivière Pitt et la limite nord du lot «B», lot de district 467, groupe un, plan de référence 6859; DE LÀ, vers le nord-est en traversant le lit et la plage de la rivière Pitt jusqu'au point d'intersection avec la limite naturelle de cette rivière Pitt et la limite sud-ouest du lot 1, section 18, bloc 6 nord, rang 1 est, plan 8850; DE LÀ, vers le nord-est le long des méandres de la limite naturelle de la rivière Pitt jusqu'au point d'intersection avec la limite naturelle de cette rivière Pitt et la limite nord de la route Lougheed, plan 28515, sise à l'ouest de cette rivière Pitt; DE LÀ, vers le nord-est en traversant le lit et la plage de la rivière Pitt jusqu'au point d'intersection avec la limite naturelle de cette rivière Pitt et la limite nord du lot «A», section 15, bloc 6 nord, rang 1 est, plan de référence 3141; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord du lot «A» jusqu'à l'angle nord-est de ce lot; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord de la parcelle «K», plan de référence 14731F, jusqu'à l'angle nord-est de cette parcelle; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord

1 West on said Douglas Island; THENCE northerly along said westerly boundary of Section 1 to the northwest corner thereof; THENCE northerly along the westerly boundary of Section 36, Block 6 North, Range 1 West, to a point of intersection with the Natural Boundary of the Fraser River lying northeasterly of said Douglas Island; THENCE northeastwardly across the Bed and Foreshore of the Fraser River lying northeasterly of Douglas Island, and the Bed and Foreshore of Pitt River to a point of intersection with the Natural Boundary of said Pitt River and the northerly boundary of Lot "B", District Lot 467, Group One, Reference Plan 6859; THENCE northeastwardly across said Bed and Foreshore of Pitt River to a point of intersection with the Natural Boundary of said Pitt River and the southwesterly boundary of Lot 1, Section 18, Block 6 North, Range 1 East, Plan 8850; THENCE northeastwardly along the sinuosities of the Natural Boundary of said Pitt River to a point of intersection with the Natural Boundary of said Pitt River and the northerly boundary of Lougheed Highway, Plan 28515 lying west of said Pitt River; THENCE northeastwardly across the Bed and Foreshore of said Pitt River to a point of intersection with the Natural Boundary of said Pitt River and the northerly boundary of Lot "A", Section 15, Block 6 North, Range 1 East, Reference Plan 3141; THENCE easterly along said northerly boundary of Lot "A" to the northeasterly corner thereof; THENCE easterly along the northerly boundary of Parcel "K", Reference Plan 14731F to the northeasterly corner thereof; THENCE easterly along the northerly boundary of said Section 15, Block 6 North, Range 1 East, to the point of commencement and as shown outlined in yellow colour on the plan hereto attached, but excluding thereout and therefrom, Katzie Indian Reserves Numbers 1 and 3 and the Katzie Indian Cemetery located in District Lot 279, Group One, as shown on said plan.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strip associated with the runway designated 07R-25L and more particularly described as follows:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 07R consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred and fifty (250) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and distant ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the strip the outer ends of the imaginary horizontal line being twelve hundred and fifty (1,250) feet from the projected centre line; and

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 25L consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred and fifty (250) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and distant ten thousand (10,000) feet measured horizontally from the end of the

de la section 15, bloc 6 nord, rang 1 est, jusqu'au point de départ indiqué en jaune sur le plan ci-joint, mais à l'exclusion des réserves numéros 1 et 3 du cimetière des Indiens Katzie, situés dans le lot de district 279, groupe un, tel qu'indiqué sur ce plan.

PARTIE III

Surfaces d'approche

Surfaces imaginaires attenantes à chacune des extrémités de la bande associée à la piste 07R-25L et décrites de façon plus précise ci-dessous:

a) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 07R constituée d'un plan incliné à raison d'un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cent cinquante (250) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à une distance de dix mille (10,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à mille deux cent cinquante (1,250) pieds du prolongement de l'axe; et

b) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 25L constituée d'un plan incliné à raison d'un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe

strip the outer ends of the imaginary horizontal line being twelve hundred and fifty (1,250) feet from the projected centre line.

Being a surface abutting each end of the strip associated with the runway designated as 07L-25R and more particularly described as follows:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 07L consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to twenty (20) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip three hundred and twenty-five (325) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and distant sixty-five hundred (6,500) feet measured horizontally from the end of the strip the outer ends of the imaginary horizontal line being seven hundred and fifty (750) feet from the projected centre line; and

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 25R consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to twenty (20) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip three hundred and twenty-five (325) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and distant sixty-five hundred (6,500) feet measured horizontally from the end of the strip the outer ends of the imaginary horizontal line being seven hundred and fifty (750) feet from the projected centre line.

Being a surface abutting each end of the strip associated with runway designated as 36-18 and more particularly described as follows:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 36 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred and seven decimal five (207.5) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and distant eighty-three hundred (8,300) feet measured horizontally from the end of the strip the outer ends of the imaginary horizontal line being nine hundred and thirty (930) feet from the projected centre line; and

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 18 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to forty (40) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip two hundred and seven decimal five (207.5) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and

de la bande, à deux cent cinquante (250) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à une distance de dix mille (10,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à mille deux cent cinquante (1,250) pieds du prolongement de l'axe.

Surfaces imaginaires attenantes à chacune des extrémités de la bande associée à la piste 07L-25R et décrites de façon plus précise ci-dessous:

a) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 07L constituée d'un plan incliné à raison d'un (1) pied dans le sens vertical contre vingt (20) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à trois cent vingt-cinq (325) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à six mille cinq cents (6,500) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à sept cent cinquante (750) pieds du prolongement de l'axe; et

b) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 25R constituée d'un plan incliné à raison d'un (1) pied dans le sens vertical contre vingt (20) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à trois cent vingt-cinq (325) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande à six mille cinq cents (6,500) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à sept cent cinquante (750) pieds du prolongement de l'axe.

Surfaces attenantes à chacune des extrémités de la bande associée à la piste 36-18 et décrites de façon plus précise ci-dessous:

a) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 36 constituée d'un plan incliné à raison d'un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cent sept décimale cinq (207.5) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à huit mille trois cents (8,300) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à neuf cent trente (930) pieds du prolongement de l'axe; et

b) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 18 constituée d'un plan incliné à raison d'un (1) pied dans le sens vertical contre quarante (40) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imagi-

distant eighty-three hundred (8,300) feet measured horizontally from the end of the strip the outer ends of the imaginary horizontal line being nine hundred and thirty (930) feet from the projected centre line.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the elevation of the airport reference point, and

(*b*) when the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Transport Plan No. B.C. 1207A, dated September 21, 1976.

PART V

Description of Each Strip

The strip associated with

(*a*) runway 07R-25L is five hundred (500) feet in width, two hundred and fifty (250) feet being on each side of the centre line of the runway and forty-seven hundred (4,700) feet in length,

(*b*) runway 07L-25R is two hundred (200) feet in width, one hundred (100) feet being on each side of the centre line of the runway and twenty-seven hundred feet (2,700) feet in length, and

(*c*) runway 18-36 is two hundred (200) feet in width, one hundred (100) feet being on each side of the centre line of the runway, and twenty-seven hundred (2,700) feet in length,

which strips are shown on Department of Transport Plan No. B.C. 1207A, dated September 21, 1976.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface associated with runway 07R-25L consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of the strip, extending upward and outward from the lateral limits of the strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface, which transitional surface is shown on Department of Transport Plan No. B.C. 1207A, dated September 21, 1976.

Being a surface associated with runway 07L-25R consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to five (5) feet measured horizontally at right angles

naire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à deux cent sept décimale cinq (207.5) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à huit mille trois cents (8,300) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à neuf cent trente (930) pieds du prolongement de l'axe.

PARTIE IV

Surfaces extérieures

Une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus du niveau du point de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds de la surface du sol,

cette surface extérieure apparaissant sur le plan n° B.C. 1207A du ministère des Transports, daté du 21 septembre 1976.

PARTIE V

Bandes

La bande associée à

a) la piste 07R-25L a une largeur de cinq cents (500) pieds, soit deux cent cinquante (250) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et une longueur de quatre mille sept cents (4,700) pieds,

b) la piste 07L-25R a une largeur de deux cents (200) pieds, soit cent (100) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et une longueur de deux mille sept cents (2,700) pieds, et

c) la piste 18-36 a une largeur de deux cents (200) pieds, soit cent (100) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et une longueur de deux mille sept cents (2,700) pieds,

ces bandes apparaissent sur le plan n° B.C. 1207A du ministère des Transports, daté du 21 septembre 1976.

PARTIE VI

Surfaces de transition

Une surface associée à la piste 07R-25L constituée d'un plan incliné à raison d'un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, et qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure. Cette surface de transition apparaissant sur le plan n° B.C. 1207A du ministère des Transports, daté du 21 septembre 1976.

Une surface associée à la piste 07L-25R constituée d'un plan incliné à raison d'un (1) pied dans le sens vertical contre cinq (5) pieds dans le sens horizontal, perpendiculairement à

to the centre line and centre line produced of the strip, extending upward and outward from the lateral limits of the strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface, which transitional surface is shown on Department of Transport Plan No. B.C. 1207A, dated September 21, 1976.

Being a surface associated with runway 18-36 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to five (5) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of the strip, extending upward and outward from the lateral limits of the strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface, which transitional surface is shown on Department of Transport Plan No. B.C. 1207A, dated September 21, 1976.

l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, et qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure. Cette surface de transition apparaissant sur le plan nº B.C. 1207A du ministère des Transports, daté du 21 septembre 1976.

Une surface associée à la piste 18-36 constituée d'un plan incliné à raison d'un (1) pied dans le sens vertical contre cinq (5) pieds dans le sens horizontal, perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, et qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure. Cette surface de transition apparaissant sur le plan nº B.C. 1207A du ministère des Transports, daté du 21 septembre 1976.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 103

AERONAUTICS ACT

Prince George Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT PRINCE GEORGE AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Prince George Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Prince George Airport, Prince George, in the Province of British Columbia; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane, the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point or an imaginary plane located 30 feet above the surface of the ground at any given point, whichever is the higher at that given point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, 1,200 feet in width, on each of the runways designated as 05-23, 18-36 and 14-32, including those runways, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 2,230 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

CHAPITRE 103

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Prince George

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Prince George*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Prince George, à Prince George, dans la province de la Colombie-Britannique; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport mesurant 1,200 pieds de largeur, piste comprise, dans le cas de chacune des pistes désignées par les chiffres 05-23, 18-36, et 14-32, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport, ou un plan imaginaire situé à 30 pieds au-dessus de la surface du sol à un point donné quelconque selon celui qui est le plus élevé à ce point donné. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 2,230 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, définis plus en détail à la partie II de l'annexe.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows:

COMMENCING at the Northwest corner of District Lot 2094; THENCE, Easterly along the North boundary of said District Lot 2094 to the Southwest corner of Lot A of Plan 2876; THENCE, Northerly and Westerly along the Westerly boundary of said Lot A of Plan 2876 to the Southerly limit of a road crossing aforesaid Lot A; THENCE, Easterly along the aforesaid Southerly limit to the West boundary of District Lot 955; THENCE, Northerly along the Westerly boundaries of said District Lot 955 and District Lot 6970 to the left bank of the Fraser River; THENCE, following Easterly along said left bank to an intersection with a Southerly production of the West boundary of District Lot 2062; THENCE, Northerly along said Southerly production to the right bank of the Fraser River; THENCE, Easterly along said right bank to the Southeast corner of the Northerly portion of Plan A-1444; THENCE, Northerly and Westerly along the boundary of said Plan A-1444 to the Easterly limit of the P.G.E. Railway right-of-way; THENCE, Northerly and Easterly along the last-mentioned Easterly limit and production thereof, to an intersection with the Westerly boundary of District Lot 2063; THENCE, Northerly along the last-mentioned Westerly boundary to the right bank of the Fraser River; THENCE, Easterly and Southerly along the last-mentioned right bank to an intersection with a Westerly production of the South boundary of District Lot 935; THENCE, Easterly along the said South boundary, and its productions, of District Lot 935 to an intersection with the West boundary of the East half of District Lot 954; THENCE, Southerly along the last-mentioned West boundary to the Northwest corner of the South half of the Northeast quarter of District Lot 954; THENCE, Easterly along the Northern boundary of the aforesaid South half of the Northeast quarter to the East boundary of District Lot 954; THENCE, Southerly along the last-mentioned East boundary and production thereof, to a production Westerly of the North boundary of Lot A, Plan 10697; THENCE, Easterly along the North boundary of the last-mentioned Lot A, and its Westerly production, to the Northeast corner of the last-mentioned Lot A; THENCE, Southerly along the East boundary of the last-mentioned Lot A to the Northerly boundary of District Lot 633; THENCE, Easterly along the said Northerly boundary of said District Lot 633 to the Northwest corner of the Northeast quarter of said District Lot 633; THENCE, Southerly and Easterly along the Westerly and Southerly boundaries of the Northeast quarter of District Lot 633 to the East boundary of District Lot 633; THENCE, Southerly along the said Easterly boundary of District Lot 633 and production thereof, to the Northeast corner of the West half of District Lot 634; THENCE, Southerly along the Easterly

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir,

a) une surface horizontale dont la limite extérieure peut être définie de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'angle nord-ouest du lot de district 2094; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord dudit lot de district 2094 jusqu'à l'angle sud-ouest du lot A du plan 2876; DE LÀ, en direction du nord et de l'ouest le long de la limite ouest dudit lot A du plan 2876 jusqu'à la limite sud d'une route traversant le lot A susdit; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite sud susdite jusqu'à la limite ouest du lot de district 955; DE LÀ, en direction du nord, le long des limites ouest dudit lot de district 955 et du lot de district 6970 jusqu'à la rive gauche du fleuve Fraser; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite rive gauche jusqu'à une intersection avec un prolongement vers le sud de la limite ouest du lot de district 2062; DE LÀ, en direction du nord le long dudit prolongement vers le sud jusqu'à la rive droite du fleuve Fraser; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite rive droite jusqu'à l'angle sud-est de la partie nord du plan A-1444; DE LÀ, en direction du nord et de l'ouest le long de la limite dudit plan A-1444 jusqu'à la limite est de l'emprise de la P.G.E. Railway; DE LÀ, en direction du nord et de l'est le long de la limite est mentionnée en dernier lieu et de son prolongement jusqu'à une intersection avec la limite ouest du lot de district 2063; DE LÀ, en direction du nord, le long de la limite ouest mentionnée en dernier lieu jusqu'à la rive droite du fleuve Fraser; DE LÀ, en direction de l'est et du sud le long de la rive droite mentionnée en dernier lieu jusqu'à une intersection avec un prolongement vers l'ouest de la limite sud du lot de district 935; DE LÀ, en direction de l'est le long de ladite limite sud, et de ses prolongements du lot de district 935 jusqu'à une intersection avec la limite ouest de la moitié est du lot de district 954; DE LÀ, en direction du sud le long de la frontière ouest mentionnée en dernier lieu jusqu'à l'angle nord-ouest de la moitié sud du quart nord-est du lot de district 954; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite nord de la susdite moitié sud du quart nord-est jusqu'à la limite est du lot de district 954; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est mentionnée en dernier lieu et de son prolongement, jusqu'à un prolongement vers l'ouest de la limite nord du lot A, plan 10697; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord du lot A mentionné en dernier lieu et de son prolongement vers l'ouest jusqu'à l'angle nord-est du lot A mentionné en dernier lieu; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est du lot A mentionné en dernier lieu jusqu'à la limite nord du lot de district 633; DE LÀ, en direction de l'est, le long de ladite limite nord dudit lot de district 633 jusqu'à l'angle nord-ouest du quart nord-est du quart nord-est dudit lot de district 633; DE LÀ, en direction du sud et de l'est le long des limites ouest et sud du quart nord-est du quart nord-est du lot de district 633 jusqu'à la limite est du lot de district 633;

boundary of the said West half of District Lot 634 to the South boundary of said District Lot 634; THENCE, Southerly along the East boundaries of District Lots 1547, 1550 and 1550A to the Southeast corner of said District Lot 1550A; THENCE, Westerly along the Southerly boundary of said District Lot 1550A to a Northerly production of the Easterly boundary of the West half of the Northwest quarter of District Lot 1560; THENCE, Southerly along said Northerly production and continuing Southerly and Westerly along said Easterly and Southerly boundaries of said West half of Northwest quarter of District Lot 1560; THENCE, Northerly along the West boundary of West half of Northwest quarter of District Lot 1560 to an Easterly production of the Southerly boundary of Lot 20, Block 2, of District Lot 1561, Plan 934; THENCE, Westerly along the last-mentioned Southerly boundary and continuing Westerly along the Southerly boundaries, Lots 19 and 20 of said Block 2 of District Lot 1561, and production thereof, to the Southeast corner of Lot 10 of Block 1 of District Lot 1561, Plan 934; THENCE, Southerly along the East boundary, and its productions, of Block 4 of District Lot 1561, Plan 934 and Block 2 of District Lot 1569, Plan 942, to the Southeast corner of Lot 10 of last-mentioned Block 2 of District Lot 1569; THENCE, Westerly along the Southerly boundaries and productions thereof, of Lots 9 and 10, Block 2 of District Lot 1569, and Lots 9 and 10 of Block 1 of District Lot 1569, Plan 942, and the North half of the Northeast quarter of District Lot 1568, to Southwest corner of said North half of Northeast quarter of District Lot 1568; THENCE, Northerly along the Westerly boundary of said North half of Northeast quarter of District Lot 1568 to the North boundary of District Lot 1568; THENCE, Westerly along the Northerly boundaries of District Lots 1567 and 1568 to an intersection with the Southerly production of the Westerly boundary of Lot 91 of District Lot 1563, Plan 916; THENCE, Northerly along last-mentioned Southerly production and West boundaries of Lots 88, 89, 90 and 91 of District Lot 1563, Plan 916, to the Northwest corner of said Lot 88; THENCE, Westerly along the Northerly boundaries, and productions thereof of Lots 60, 67, 74 and 81 of District Lot 1563, Plan 916, to an intersection of the Easterly boundary of District Lot 750; THENCE, Northerly and Westerly along the Easterly and Northerly boundaries of said District Lot 750 to the Southwest corner of the East half of the Southwest quarter of District Lot 748; THENCE, Northerly along the West boundary of said East half of Southwest quarter of District Lot 748 to an intersection with the South boundary of Lot 1 of District Lot 748, Plan 11713; THENCE, Westerly and Northerly along the Southerly and Westerly boundaries of said Lot 1 of District Lot 748, Plan 11713 to the Northwest corner of Lot 1 of District Lot 748, Plan 11713; THENCE, Westerly and Northerly along the Southerly and Westerly boundaries of Lot 1 of District Lot 746, Plan 9183 to the Southeast corner of Lot 22 of Block 2 of District Lot 745, Plan 884; THENCE, Westerly along the Southerly boundaries of Lots 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 and 22 of Block 2 of District Lot 745 Plan 884, to the Southwest corner of said Lot 15 of District Lot 745 Plan 884; THENCE, Northerly along the Westerly boundaries, and productions thereof, of Lot 15, Block 2 of

DE LÀ, en direction du sud le long de ladite limite est du lot de district 633 et de son prolongement, jusqu'à l'angle nord-est de la moitié ouest du lot de district 634; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est de ladite moitié ouest du lot de district 634 jusqu'à la limite sud dudit lot de district 634; DE LÀ, en direction du sud le long des limites est des lots de district 1547, 1550 et 1550A jusqu'à l'angle sud-est dudit lot de district 1550A; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud dudit lot de district 1550A jusqu'à un prolongement vers le nord de la limite est de la moitié ouest du quart nord-ouest du lot de district 1560; DE LÀ, en direction du sud, le long dudit prolongement vers le nord et continuant vers le sud et l'ouest le long desdites limites est et sud de ladite moitié ouest du quart nord-ouest du lot de district 1560; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest de la moitié ouest du quart nord-ouest du lot de district 1560 jusqu'à un prolongement vers l'est de la limite sud du lot 20, bloc 2, du lot de district 1561, plan 934; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud mentionnée en dernier lieu et continuant vers l'ouest le long des limites sud, lots 19 et 20 dudit bloc 2 du lot de district 1561 et de son prolongement, jusqu'à l'angle sud-est du lot 10 du bloc 1 du lot de district 1561, plan 934; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite est, et de ses prolongements, du bloc 4 du lot de district 1561, plan 934, et du bloc 2 du lot de district 1569, plan 942, jusqu'à l'angle sud-est du lot 10 du bloc 2 mentionné en dernier lieu du lot de district 1569; DE LÀ, en direction de l'ouest le long des limites sud, et de leurs prolongements, des lots 9 et 10, bloc 2 du lot de district 1569, et des lots 9 et 10 du bloc 1 du lot de district 1569, plan 942, et de la moitié nord du quart nord-est du lot de district 1568, jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite moitié nord du quart nord-est du lot de district 1568; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest de ladite moitié nord du quart nord-est du lot de district 1568 jusqu'à la limite nord du lot de district 1568; DE LÀ, en direction de l'ouest le long des limites nord des lots de district 1567 et 1568 jusqu'à une intersection avec le prolongement sud de la limite ouest du lot 91 du lot de district 1563, plan 916; DE LÀ, en direction du nord le long du prolongement mentionné en dernier lieu vers le sud et des limites ouest des lots 88, 89, 90 et 91 du lot de district 1563, plan 916, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 88; DE LÀ, en direction de l'ouest le long des limites nord, et de leurs prolongements, des lots 60, 67, 74 et 81 du lot de district 1563, plan 916, jusqu'à une intersection de la limite est du lot de district 750; DE LÀ, en direction du nord et de l'ouest; le long des limites est et nord dudit lot de district 750 jusqu'à l'angle sud-ouest de la moitié est du quart sud-ouest du lot de district 748; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest de ladite moitié est du quart sud-ouest du lot de district jusqu'à une intersection avec la limite sud du lot 1 du lot de district 748, plan 11713; DE LÀ, en direction de l'ouest et du nord le long des limites sud et ouest dudit lot 1 du lot de district 748, plan 11713, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 1 du lot de district 748, plan 11713; DE LÀ, en direction de l'ouest et du nord le long des limites sud et ouest du lot 1 du lot de district 746, plan 9183, jusqu'à l'angle sud-est du lot 22 du bloc 2 du lot de district 745, plan 884; DE LÀ, en direction de l'ouest, le long des limites sud des lots 15, 16, 17, 18, 19, 20,

District Lot 745, and Lots 15 and 30, Block 1 of District Lot 745, Plan 884, to the Northwest corner of said Lot 15, Block 1 of District Lot 745, to an intersection with the Southerly boundary of District Lot 485; THENCE, Easterly along Southerly boundaries of District Lots 487 and 485 to the Southeast corner of said District Lot 487; THENCE, Northerly along the Easterly boundary of District Lot 487 to the Northeast corner of District Lot 487; THENCE, Easterly and Northerly along the Southerly boundary of District Lot 2157 to the point of commencement,

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 14-32 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are six hundred (600) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and two thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being two hundred (200) feet above the elevation at the strip ends, and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the said strip ends; the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 05-23 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are six hundred (600) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and six hundred (600) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being two hundred (200) feet above the elevation at the strip ends and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the said strip ends; and the approach surfaces abutting the end of the strip designated as 18-36 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are six hundred (600) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and six hundred (600) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being two hundred and fifty (250) feet above the elevation at the strip ends, and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the said strip ends, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces,

as shown on Plan V.003 dated at Ottawa, February 7, 1967, of record in the Department of Transport at Ottawa.

21 et 22 du bloc 2 du lot de district 745, plan 884, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot 15 du lot de district 745, plan 884; DE LÀ, en direction du nord le long des limites ouest, et de leurs prolongements, du lot 15, bloc 2 du lot de district 745, et des lots 15 et 30, bloc 1 du lot de district 745, plan 884, jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot 15, bloc 1 du lot de district 745, jusqu'à une intersection avec la limite sud du lot de district 485; DE LÀ, en direction de l'est le long des limites sud des lots de district 487 et 485 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot de district 487; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est du lot de district 487 jusqu'à l'angle nord-est du lot de district 487; DE LÀ, en direction de l'est et du nord le long de la limite sud du lot de district 2157 jusqu'au point de départ,

b) les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande désignée par les chiffres 14-32, et s'étendant à l'extérieur de cette bande, les dimensions de ces surfaces d'approche étant de six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude aux extrémités de la bande et à dix mille (10,000) pieds horizontalement desdites extrémités de la bande; les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande désignée par les chiffres 05-23 et s'étendant à l'extérieur de cette bande, les dimensions de ces surfaces d'approche étant de six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande et de six cents (600) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude aux extrémités de la bande et à dix mille (10,000) pieds horizontalement desdites extrémités de la bande; et les surfaces d'approche aboutissant à l'extrémité de la bande désignée par les chiffres 18-36, et s'étendant à l'extérieur de cette bande, les dimensions de cette surface d'approche étant de six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande, et de six cents (600) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, lesdites extrémités extérieures, se trouvant à deux cent cinquante (250) pieds au-dessus de l'altitude aux extrémités de la bande et à dix mille (10,000) pieds horizontalement desdites extrémités de la bande, et

c) les diverses surfaces de transition, chacune s'élevant obliquement à raison de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement à partir des limites latérales extérieures des bandes et des surfaces qui y aboutissent,

les surfaces définies ci-dessus sont indiquées sur le Plan V.003, daté du 7 février 1967, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

COMMENCING at the Northeast corner of Parcel A of District Lot 629, Plan 902; THENCE, Easterly a distance of 1,375 feet; THENCE, South 9°23′00″ East astronomic a distance of 5,650 feet; THENCE, Southwesterly at right angles to the centre line of Runway 14-32 a distance of 700 feet.

PART II

Description of Lands to Which These Regulations Apply

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situated, lying and being within the vicinity of Prince George in the Province of British Columbia and composed of the whole of District Lots 2063, 6970, 483, 2156, 2155, 955, 629, 632, 2094, 1434, 1542, 1543, 1544, 1545, 2095, 628, 626, 630, 1547, 1550, 1550A, 631, 627, 887, 746, 2159 and 1562 and parts of District Lots 2062, 954, 957, 633, 634, 2157, 745, 748, 1563, 1568, 1569, 1561 and 1560, and the waters of the Fraser River, whose outermost boundaries are described as the horizontal surface limits in paragraph 5(*a*) of these Regulations, where all lands, water and roads enclosed by the boundaries of the description are affected by the Regulations but excluding all lands, waters and roads therefrom within the area whose outermost boundary is described as follows:

(*a*) COMMENCING at the Southeast corner of District Lot 628; THENCE, Westerly along the Southerly boundary of District Lot 628 to the Easterly boundary of Lot 746; THENCE, Northerly and Westerly along the Easterly and Northerly boundaries of District Lot 746 to the Southeast corner of District Lot 2159; THENCE, Northerly along the Easterly boundaries of District Lots 2159, 2095 and 2094 to the Southwest corner of District Lot 955; THENCE, Easterly along the Southerly boundary of District Lot 955 to the Westerly boundary of District Lot 1434; THENCE, Southerly and Easterly along the Westerly and Southerly boundaries of District Lot 1434 to the Southeast corner of said District Lot 1434; THENCE, Northerly along the Easterly boundary of District Lot 1434 to the Southwest corner of Parcel A of District Lot 629, Plan 902; THENCE, Easterly and Northerly along the Southerly and Easterly boundaries of said Parcel A to the Northeast corner of the said Parcel A; THENCE, Easterly and Southerly along the Southerly and Westerly limit of the old Cariboo Highway to the Westerly limit of the Highway dedicated by Plan 12254; THENCE, Southerly along the last mentioned westerly limit to an intersection with the Southerly limit of Plan 12254; THENCE, Westerly along the Southerly boundaries of Lot 6 of Plan 12254 and Lot A of Plan B-7725 to the Southwest corner of said Lot A of Plan B-7725; THENCE, Northerly along the Westerly boundary of aforesaid Lot A to the Northwest corner of said Lot A; THENCE, Westerly along the Southerly boundary of District Lot 626 to the Southerly boundary of Plan M154;

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

COMMENÇANT à l'angle nord-est de la parcelle A du lot de district 629, plan 902; DE LÀ, en direction de l'est sur une distance de 1,375 pieds; DE LÀ, sud 9° 23′ 00″ est (relèvement astronomique) sur une distance de 5,650 pieds; DE LÀ, en direction du sud-ouest, perpendiculairement à l'axe de la piste 14-32, sur une distance de 700 pieds.

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou étendues de terrain, immeubles compris, situées dans le voisinage de Prince George, province de la Colombie-Britannique, composées de la totalité des lots de district 2063, 6970, 483, 2156, 2155, 955, 629, 632, 2094, 1434, 1542, 1543, 1544, 1545, 2095, 628, 626, 630, 1547, 1550, 1550A, 631, 627, 887, 746, 2159 et 1562, et d'une partie des lots de district 2062, 954, 957, 633, 634, 2157, 745, 748, 1563, 1568, 1569, 1561 et 1560; des eaux du fleuve Fraser dont les limites extrêmes sont décrites comme étant les limites de la surface horizontale indiquée à l'alinéa 5*a*) du présent règlement, toutes les terres, eaux et routes comprises à l'intérieur des limites décrites étant visées par le présent règlement, à l'exclusion de toutes les terres, eaux et routes comprises dans l'enclave dont la limite extérieure se décrit comme suit:

a) COMMENÇANT à l'angle sud-est du lot de district 628; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud du lot de district 628 jusqu'à la limite est du lot 746; DE LÀ, en direction du nord et de l'ouest le long des limites est et nord du lot de district 746 jusqu'à l'angle sud-est du lot de district 2159; DE LÀ, en direction du nord le long des limites est des lots de district 2159, 2095 et 2094, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot de district 955; DE LÀ, en direction de l'est le long de la limite sud du lot de district 955 jusqu'à la limite ouest du lot de district 1434; DE LÀ, en direction du sud et de l'est le long des limites ouest et sud du lot de district 1434 jusqu'à l'angle sud-est dudit lot de district 1434; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite est du lot de district 1434, jusqu'à l'angle sud-ouest de la parcelle A du lot de district 629, plan 902; DE LÀ, en direction de l'est et du nord le long des limites sud et est de ladite parcelle A jusqu'à l'angle nord-est de ladite parcelle A; DE LÀ, en direction de l'est et du sud le long de la limite sud et ouest de l'ancienne route Caribou, jusqu'à la limite ouest de la route rendue publique par le plan 12254; DE LÀ, en direction du sud le long de la limite ouest mentionnée en dernier lieu jusqu'à une intersection avec la limite sud du plan 12254; DE LÀ, en direction de l'ouest le long des limites sud du lot 6 du plan 12254 et du lot A du plan B-7725, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit lot A du plan B-7725; DE LÀ, en direction du nord le long de la limite ouest du lot A susdit jusqu'à l'angle nord-ouest dudit lot A; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite sud du lot de district 626 jusqu'à la limite sud du plan M154; DE

THENCE, Southwesterly, Southerly and Westerly along the Southerly boundary of Plan M154 to the Southwest corner of said Plan; THENCE, Southerly, Westerly and Northerly along the Easterly, Southerly and Westerly boundaries of the Northwest quarter of District Lot 627 to the point of commencement;

(*b*) all of the Northeast quarter of District Lot 629 except thereout Lot A of plan 2643, Lots 1, 2 and 3 of Plan 6924 and the public roads in said Northeast quarter; where all lands, waters and roads enclosed by the above description are affected by these Regulations.

All plans referred to in the above description are of record in the Prince George Land Registry Office at Prince George, British Columbia. The whole lands as shown within coloured lines on Plan V.003 dated at Ottawa, February 7, 1967, are of record in the Department of Transport at Ottawa.

LÀ, en direction du sud-ouest, du sud et de l'ouest, le long de la limite sud du plan M154 jusqu'à l'angle sud-ouest dudit plan; DE LÀ, en direction du sud, de l'ouest et du nord, le long des limites est, sud et ouest du quart nord-ouest du lot de district 627, jusqu'au point de départ;

b) la totalité du quart nord-est du lot de district 629, à l'exception du lot A du plan 2643, des lots 1, 2 et 3 du plan 6924, et des routes publiques dans ledit quart nord-est; toutes les terres, eaux et routes comprises dans la description ci-dessus sont visées par le présent règlement.

Tous les plans mentionnés dans la description ci-dessus sont déposés au bureau du cadastre de Prince George (Colombie-Britannique). Toutes les terres sont délimitées par des lignes en couleur sur le plan V.003 daté du 7 février 1967, à Ottawa, conservé dans les archives du ministère des Transports à Ottawa.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 104

AERONAUTICS ACT

Quebec Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT QUEBEC AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Quebec Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Quebec Airport, L'Ancienne Lorette, in the Province of Quebec; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane centering on and located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction and being

(*a*) 1,200 feet, including the runway, in the case of the runway designated as 12-30, and

(*b*) 1,500 feet, including the runway, in the case of the runway designated as 06-24; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 200 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or

CHAPITRE 104

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Québec

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE QUÉBEC

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Québec*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Québec, L'Ancienne-Lorette, dans la province de Québec; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée et mesurant

a) 1,200 pieds, piste comprise, dans le cas de la piste désignée par les chiffres 12-30, et

b) 1,500 pieds, piste comprise, dans le cas de la piste désignée par les chiffres 06-24; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire centré sur le point de repère de l'aéroport et situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée de ce point. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être 200 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, définis plus en détail à la partie II de l'annexe.

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet,

any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows:

BEGINNING at the intersection of the Northwesterly boundary of Highway No. 2 with the lot line between lots 113-30 and 114-10; THENCE, following the Northwesterly boundary of Highway No. 2 in a Southwesterly direction to its intersection with the Northwesterly production of the lot line between lots 124 and 123; THENCE, following the last mentioned lot line in a Southeasterly direction to its intersection with the parish line between the Parishes of L'Ancienne Lorette and Ste Foye; THENCE, following the last mentioned parish line in a Southwesterly direction to its intersection with the lot line between lot 22-1, Parish of Ste Foye, and lot 506, Parish of L'Ancienne Lorette; THENCE, following the same parish line in a Southeasterly direction to its intersection with the Northeasterly production of the parish line at the Southerly limit of lots 507 to 520; THENCE, following the last mentioned parish line to its intersection with the Northwesterly boundary of lot 6, Parish of Ste Foye; THENCE, in a Southwesterly direction to its intersection with the most Northerly corner of lot 521, Parish of L'Ancienne Lorette; THENCE, following the lot line between lots 521 and 522 in a Southwesterly direction to its intersection with the parish line between the Parishes of L'Ancienne Lorette and St. Félix; THENCE, following the last mentioned parish line in a Northwesterly direction, then in a Southerly direction, then in a Southwesterly direction to a point where there is an angle in the parish line at a corner of lot 533, Parish of L'Ancienne Lorette; THENCE, in a general Westerly direction to its intersection with the intersection of lot 556-23 with the parish line between the Parishes of L'Ancienne Lorette and St. Augustin; THENCE, following the last mentioned parish line in a Southwesterly direction to its intersection with the Southwesterly boundary of lot 564, Parish of L'Ancienne Lorette; THENCE, following the parish line between the Parishes of L'Ancienne Lorette and St. Augustin in a Northwesterly direction to a point on the Southerly boundary of Calvaire Lake; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Southwesterly direction to a point on the parish line between the Parishes of L'Ancienne Lorette and St. Augustin; THENCE, following the last mentioned parish line and its production thereof in a Northwesterly direction to its intersection with the Northwesterly boundary of Highway No. 2; THENCE, following the last mentioned boundary in a Southwesterly direction to its intersection with the lot line between lots 612 and 615; THENCE, following the last mentioned lot line in a Northwesterly direction a distance of six hundred feet (600′) to a point; THENCE, following a line parallel to the Northwesterly boundary of Highway No. 2 in a Southwesterly direction to its intersection with the lot line between lots 616 and 620; THENCE, following the last mentioned lot line in a Northwesterly direction to its intersection with the Southeasterly boundary of the Canadian National Railway right-of-way; THENCE, following the last mentioned bound in a general Westerly direction to its intersection with the lot line between lots 621 and 624; THENCE, following the last men-

ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir,

a) une surface horizontale dont la limite extérieure peut être définie de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'intersection de la limite nord-ouest de la route nº 2 avec la ligne de délimitation entre les lots 113-30 et 114-10; DE LÀ, le long de la limite nord-ouest de la route nº 2, en direction sud-ouest, jusqu'à son intersection avec le prolongement nord-ouest de la ligne de démarcation entre les lots 124 et 123; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de lots mentionnée en dernier lieu, en direction sud-est, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les paroisses de L'Ancienne-Lorette et de Ste-Foy; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de paroisses mentionnée en dernier lieu, en direction sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre le lot 22-1, paroisse de Ste-Foy, et le lot 506, paroisse de L'Ancienne-Lorette; DE LÀ, le long de la même ligne de démarcation de paroisses, en direction sud-est, jusqu'à son intersection avec le prolongement nord-est de la ligne de démarcation de paroisses à la limite sud des lots 507 à 520; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de paroisses mentionnée en dernier lieu jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest du lot 6, paroisse de Ste-Foy; DE LÀ, en direction sud-ouest, jusqu'à son intersection avec l'angle le plus au nord du lot 521, paroisse de L'Ancienne-Lorette; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation entre les lots 521 et 522, en direction sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les paroisses de L'Ancienne-Lorette et de St-Félix; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de paroisses mentionnée en dernier lieu, en direction nord-ouest, puis en direction sud et ensuite en direction sud-ouest jusqu'à un point où la ligne de démarcation des paroisses forme un angle à l'un des coins du lot 533, paroisse de L'Ancienne-Lorette; DE LÀ, en direction générale ouest, jusqu'à son intersection avec l'intersection du lot 556-23 avec la ligne de démarcation entre les paroisses de L'Ancienne-Lorette et de St-Augustin; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de paroisses mentionnée en dernier lieu, en direction sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la limite sud-ouest du lot 564, paroisse de L'Ancienne-Lorette; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation entre les paroisses de L'Ancienne-Lorette et de St-Augustin, en direction nord-ouest, jusqu'à un point à la limite sud du lac Calvaire; DE LÀ, le long de la limite mentionnée en dernier lieu, en direction générale sud-ouest, jusqu'à un point de la ligne de démarcation entre les paroisses de L'Ancienne-Lorette et de St-Augustin; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de paroisses mentionnée en dernier lieu et de son prolongement nord-ouest jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest de la route nº 2; DE LÀ, le long de la limite mentionnée en dernier lieu, en direction sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 612 et 615; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de lots mentionnée en dernier lieu, en direction nord-ouest, sur une distance de six cents (600) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, le long d'une ligne parallèle à la limite nord-ouest de la route nº 2, en direction sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 616 et 620; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de lots mentionnée en dernier lieu, en direction

tioned lot line in a Northwesterly direction to its intersection with lot 649; THENCE, following the lot line between lots 649 and 622 in a Northeasterly direction to its intersection with the lot line between lots 649 and 652; THENCE, following the lot line between lots 649 and 652 and the lot line between lots 650 and 651 in a Northwesterly direction to its intersection with the Southeasterly boundary of lot 705; THENCE, following the lot line between lots 705 and 651 in a Northeasterly direction to its intersection with the lot line between lots 651 and 654; THENCE, in a Northwesterly direction to its intersection with the intersection of lot 703 with the lot line between lots 758 and 759; THENCE, in a general Northerly direction to its intersection with the intersection of the Northerly boundary of Notre Dame Road with the lot line between lots 744 and 749; THENCE, in a general Northeasterly direction to its intersection with the intersection of the Northeasterly boundary of Drolet Road with the concession line between Concessions I and II; THENCE, following the Northeasterly boundary of Drolet Road in a Northwesterly direction to its intersection with the parish line between the Parishes of St. Ambroise de la Jeune Lorette and L'Ancienne Lorette; THENCE following the last mentioned parish line in a Northeasterly direction to its intersection with the lot line between lots 330 and 333; THENCE, following the last mentioned lot line in a Southeasterly direction to its intersection with the Southerly boundary of the Hydro-Quebec right-of-way; THENCE, following the last mentioned boundary in a general Northeasterly direction to its intersection with the lot line between lots 260 and 261C; THENCE, following the last mentioned lot line in a Southeasterly direction to its intersection with the parish line between the Parishes of St. Ambroise de la Jeune Lorette and L'Ancienne Lorette; THENCE, following the last mentioned parish line in a Northeasterly direction to its intersection with the Northeasterly boundary of lot 289, Parish of L'Ancienne Lorette; THENCE, following the same parish line in a Southeasterly direction to its intersection with the Northwesterly boundary of Promenade Road; THENCE, following the northwesterly boundary of said road in a northeasterly direction to its intersection with the northwesterly production of the lot line between lots 239 and 240; THENCE, following the last mentioned lot line in a Southeasterly direction to its intersection with the Northwesterly boundary of St. Jean Baptiste Road; THENCE, following the same general direction to its intersection with the intersection of the Southeasterly boundary of St. Jean Baptiste Road with the lot line between lots 232 and 234; THENCE, following the last mentioned lot line in a Southeasterly direction to its intersection with the Northwesterly boundary of lot 98; THENCE, following the Southeasterly boundary of lots 232, 231 and 230 to its intersection with the Northwesterly boundary of lot 112-42; THENCE, following the lot line between lots 112 and 112-5 to 112-42 and its production in a Southeasterly direction to its intersection with the Southeasterly boundary of St. Paul Road; THENCE, following the Southeasterly boundary of said road in a Southwesterly direction to its intersection with the lot line between lots 113 and 116, 114; THENCE, following the last mentioned lot line in a Southeasterly direction to its intersection with the Northwesterly boundary of Highway No. 2 being the Point of Beginning,

nord-ouest, jusqu'à son intersection avec la limite sud-est de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada; DE LÀ, le long de la limite mentionnée en dernier lieu, en direction générale ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 621 et 624; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de lots mentionnée en dernier lieu, en direction nord-ouest, jusqu'à son intersection avec le lot 649; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation entre les lots 649 et 622, en direction nord-est, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 649 et 652; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation entre les lots 649 et 652 et de la ligne de démarcation entre les lots 650 et 651, en direction nord-ouest,jusqu'à son intersection avec la limite sud-est du lot 705; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation entre les lots 705 et 651, en direction nord-est, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 651 et 654; DE LÀ, en direction nord-ouest, jusqu'à son intersection avec l'intersection du lot 703 avec la ligne de démarcation entre les lots 758 et 759; DE LÀ, en direction générale nord, jusqu'à son intersection avec l'intersection de la limite nord du chemin Notre-Dame avec la ligne de démarcation entre les lots 744 et 749; DE LÀ, en direction générale nord-est, jusqu'à son intersection avec l'intersection de la limite nord-est du chemin Drolet avec la ligne de démarcation entre les concessions I et II; DE LÀ, le long de la limite nord-est du chemin Drolet, en direction nord-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les paroisses de St-Ambroise-de-la-Jeune-Lorette et L'Ancienne-Lorette; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de paroisses mentionnée en dernier lieu, en direction nord-est, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 330 et 333; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de lots mentionnée en dernier lieu, en direction sud-est, jusqu'à son intersection avec la limite sud de l'emprise de l'Hydro-Québec; DE LÀ, le long de la limite mentionnée en dernier lieu, en direction générale nord-est, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 260 et 261C; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de lots mentionnée en dernier lieu, en direction sud-est, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les paroisses de St-Ambroise-de-la-Jeune-Lorette et L'Ancienne-Lorette; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de paroisses mentionnée en dernier lieu, en direction nord-est, jusqu'à son intersection avec la limite nord-est du lot 289, paroisse de L'Ancienne-Lorette; DE LÀ, le long de la même ligne de démarcation des paroisses, en direction sud-est, jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest du chemin Promenade; DE LÀ, le long de la limite nord-ouest dudit chemin, en direction nord-est, jusqu'à son intersection avec le prolongement nord-ouest de la ligne de démarcation entre les lots 239 et 240; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de lots mentionnée en dernier lieu, en direction sud-est, jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest du chemin St-Jean-Baptiste; DE LÀ, dans la même direction générale, jusqu'à son intersection avec l'intersection de la limite sud-est du chemin St-Jean-Baptiste avec la ligne de démarcation entre les lots 232 et 234; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de lots mentionnée en dernier lieu, en direction sud-est, jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest du lot 98; DE LÀ, le long de la limite sud-est des lots 232, 231 et 230 jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest du lot

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 12-30 and the strip designated as 06-24, and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are six hundred (600) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends for strip 12-30, seven hundred and fifty (750) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends for strip 06-24 and two thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends for strips 12-30 and 06-24, the said outer ends being two hundred (200) feet above the elevations at the strip ends, and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the strip ends and their abutting surfaces, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces,

as shown on Plan No. M-2440 (A, B, C) dated December 5, 1962, of record in the Department of Transport at Ottawa.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Premising that the bearings hereinafter mentioned are astronomical and are referred to the centre line of strip 06-24, Quebec Airport, L'Ancienne Lorette, Province of Quebec, as North forty-four degrees forty-nine minutes East (N. 44° 49′ E.):

BEGINNING at the intersection of the centre line of strip 06-24 with the centre line of strip 12-30; THENCE North forty-four degrees forty-nine minutes East (N. 44° 49′ E.) along the centre line of strip 06-24 a distance of two thousand feet (2,000′) to a point; THENCE, North forty-five degrees eleven minutes West (N. 45° 11′ W.) a distance of seven hundred and fifty feet (750′) to a point henceforth designated as the airport reference point, said airport reference point being also at one thousand eight hundred and ninety-nine feet and one tenth (1,899.1′) measured along a line having a bearing of South twenty-one degrees seven minutes West (S. 21° 07′ W.) from a concrete monument at the intersection of the concession line between Concessions V and VI and the lot line between lots 376 and 383, the said

112-42; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation entre les lots 112 et 112-5 à 112-42 et son prolongement, en direction sud-est, jusqu'à son intersection avec la limite sud-est du chemin St-Paul; DE LÀ, le long de la limite sud-est dudit chemin, en direction sud-ouest, jusqu'à son intersection avec la ligne de démarcation entre les lots 113 et 116, 114; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de lots mentionnée en dernier lieu, en direction sud-est, jusqu'à son intersection avec la limite nord-ouest de la route nº 2, qui est le point de départ,

b) les surfaces d'approche aboutissant à chaque extrémité de la bande désignée par les chiffres 12-30 et de la bande désignée par les chiffres 06-24, et s'étendant à l'extérieur de ces bandes, les dimensions des surfaces d'approche étant de six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande, dans le cas de la bande 12-30, et de sept cent cinquante pieds (750) de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande, dans le cas de la bande 06-24, et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures, dans le cas des bandes 12-30 et 06-24, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude aux extrémités de la bande et à dix mille (10,000) pieds horizontalement desdites extrémités de la bande et des surfaces qui y aboutissent, et

c) les diverses surfaces de transition, chacune s'élevant obliquement à raison de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement à partir des limites latérales extérieures des bandes et des surfaces qui y aboutissent,

les surfaces définies ci-dessus sont indiquées sur le Plan nº M-2440 (A, B, C) en date du 5 décembre 1962, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Posant en principe que les relèvements mentionnés ci-après sont astronomiques et se rapportent à l'axe de la bande 06-24 de l'aéroport de Québec, L'Ancienne-Lorette, province de Québec, soit nord quarante-quatre degrés quarante-neuf minutes est (N. 44° 49′ E.):

COMMENÇANT à l'intersection de l'axe de la bande 06-24 avec l'axe de la bande 12-30; DE LÀ, nord quarante-quatre degrés quarante-neuf minutes est (N. 44° 49′ E.) le long de l'axe de la bande 06-24, sur une distance de deux mille (2,000) pieds, jusqu'à un point; DE LÀ, nord quarante-cinq degrés onze minutes ouest (N. 45° 11′ O.) sur une distance de sept cent cinquante (750) pieds, jusqu'à un point dorénavant désigné comme point de référence de l'aéroport, ledit point de référence de l'aéroport se trouvant aussi à une distance de mille huit cent quatre-vingt-dix-neuf pieds et un dixième (1,899.1′) mesurée le long d'une ligne relevée à sud vingt et un degrés sept minutes ouest (S. 21° 07′ O.) d'une borne de béton située à l'intersection de la ligne de démarcation entre les concessions V et VI avec la ligne de démarca-

airport reference point having an assigned true elevation of two hundred feet (200′) above sea level.

PART II

Description of Lands to Which These Regulations Apply

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises situate, lying and being partly in the Parish of L'Ancienne Lorette, partly in the Parish of Ste Foye and partly in the Parish of St. Ambroise de la Jeune Lorette, County of Quebec, Province of Quebec, and being more particularly described as follows:

BEING Composed of lots and/or parts of lots:

PARISH OF L'ANCIENNE LORETTE

Lots:

112
112-1 to 112-7
114
114-1 to 114-7
114-9 to 114-16
115
115-1 to 115-11
116
116-7 to 116-14
116-17 to 116-73
116-74-1
116-74-2
116-75 to 116-81
116-84
116-86
116-87
117
117-1 to 117-10
118
118-1
118-2
119
120
121
121-1
121-2
122
123
123-1
124
124-1 to 124-15
124-16-1
124-16-2
124-17 to 124-32
125
125-1 to 125-40
125-41A
125-41B
125-42 to 125-59
126
127
128
129
130
130-1 to 130-4
130-4-1 to 130-4-3
130-5 to 130-22
131
132
132-1 to 132-12
133
134
134A
135
135-1 to 135-3
135-9 to 135-12
136
136-1-1 to 136-1-6
136-1-1-1
136-1-2-1
136-2-1
136-2 to 136-5
137
138
139
140
140-1
140-4
140-5
141
141-1 to 141-3
141-9
141-10
142
142-1
142-1-1
142-2 to 142-35
143

tion entre les lots 376 et 383, ledit point de référence de l'aéroport ayant une altitude réelle assignée de deux cents (200) pieds au-dessus du niveau de la mer.

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou portions de terrains et immeubles, situées, se trouvant et étant en partie dans la paroisse de L'Ancienne-Lorette, en partie dans la paroisse de Ste-Foy et en partie dans la paroisse de St-Ambroise-de-la-Jeune-Lorette, comté de Québec, province de Québec, décrites plus particulièrement comme il suit:

Se composant des lots et/ou de parties des lots:

PAROISSE DE L'ANCIENNE-LORETTE

Lots:

112
112-1 à 112-7
114
114-1 à 114-7
114-9 à 114-16
115
115-1 à 115-11
116
116-7 à 116-14
116-17 à 116-73
116-74-1
116-74-2
116-75 à 116-81
116-84
116-86
116-87
117
117-1 à 117-10
118
118-1
118-2
119
120
121
121-1
121-2
122
123
123-1
124
124-1 à 124-15
124-16-1
124-16-2
124-17 à 124-32
125
125-1 à 125-40
125-41A
125-41B
125-42 à 125-59
126
127
128
129
130
130-1 à 130-4
130-4-1 à 130-4-3
130-5 à 130-22
131
132
132-1 à 132-12
133
134
134A
135
135-1 à 135-3
135-9 à 135-12
136
136-1-1 à 136-1-6
136-1-1-1
136-1-2-1
136-2-1
136-2 à 136-5
137
138
139
140
140-1
140-4
140-5
141
141-1 à 141-3
141-9
141-10
142
142-1
142-1-1
142-2 à 142-35
143

PARISH OF L'ANCIENNE LORETTE—*Cont.*

Lots:

144
144-1
145
146
147
148
149
149-1 to 149-8
150
150-1
150-2
150-1-1
150-1-2
151
151-1
151-2
152
152-1
153
153-1 to 153-62
154
154-1 to 154-78
154-78-1
154-79 to 154-88
155
155-1-1
155-1-2
155-1-16 to 155-1-21
155-1-29
155-1-30
155-1-35 to 155-1-53
155-2
155-2-1 to 155-2-12
155-3 to 155-39
155-41
155-42
155-43-1
155-43-2
155-44 to 155-106
156
156-1
156-2
156-2-1
156-3 to 156-62
156-62-1
156-63 to 156-76
156-79 to 156-83
156-86 to 156-127
156-128-1
156-128-2
156-129 to 156-140
157
157-1
157-2
158
158-1 to 158-11
159
160
161
162
163
163-A to 163-D
163-A-1
163-1 to 163-38
163-38-1
163-39 to 163-42
164
164-1
165
165-A to 165-C
165-A-1
165-B-1 to 165-B-5
165-1 to 165-3
166
167
168
169
169-1
169-A
170
171
172
172-1
173
173-1
173-1-1
173-2
174
175
176
176-1
177-1
177-2
178
179
179-1
179-2
180
180-1
181
182
182-A
182-A-1
182-B
182-D
182-E
182-G
182-I to 182-S
182-T-1
182-T-2
182-U-1
182-U-2
182-V
183
184
185

PAROISSE DE L'ANCIENNE-LORETTE—*Suite*

Lots:

144
144-1
145
146
147
148
149
149-1 à 149-8
150
150-1
150-2
150-1-1
150-1-2
151
151-1
151-2
152
152-1
153
153-1 à 153-62
154
154-1 à 154-78
154-78-1
154-79 à 154-88
155
155-1-1
155-1-2
155-1-16 à 155-1-21
155-1-29
155-1-30
155-1-35 à 155-1-53
155-2
155-2-1 à 155-2-12
155-3 à 155-39
155-41
155-42
155-43-1
155-43-2
155-44 à 155-106
156
156-1
156-2
156-2-1
156-3 à 156-62
156-62-1
156-63 à 156-76
156-79 à 156-83
156-86 à 156-127
156-128-1
156-128-2
156-129 à 156-140
157
157-1
157-2
158
158-1 à 158-11
159
160
161
162
163
163-A à 163-D
163-A-1
163-1 à 163-38
163-38-1
163-39 à 163-42
164
164-1
165
165-A à 165-C
165-A-1
165-B-1 à 165-B-5
165-1 à 165-3
166
167
168
169
169-1
169-A
170
171
172
172-1
173
173-1
173-1-1
173-2
174
175
176
176-1
177-1
177-2
178
179
179-1
179-2
180
180-1
181
182
182-A
182-A-1
182-B
182-D
182-E
182-G
182-I à 182-S
182-T-1
182-T-2
182-U-1
182-U-2
182-V
183
184
185

PARISH OF L'ANCIENNE LORETTE—*Cont.*

Lots:

185-A
185-1
185-2
186
186-1
187
188
189
190
190-1 to 190-3
191
192
192-1
193
194
195-1 to 195-3
196
197
198-1 to 198-7
198-7A
198-8 to 198-32
199
199-1
200
201
202
202-A to 202-C
202-1
202-2
203
204
205
206
207
208
209
210
210-1 to 210-4
211
212
213
214
215
216
217
217-A
217-1 to 217-6
218
219
220
221
222
222-1 to 222-38
223
224
225
225-1
226
227
228
229
230
231
232
232-1
237
238
239
240
240-1
241
242
242-1 to 242-31
243
243-1 to 243-3
243-4-1 to 243-4-7
243-5-1 to 243-5-6
243-6 to 243-30
244
245
246
246-1 to 246-45
247
248
248-1
248-2
249
250
250-1 to 250-89
251
251-1 to 251-14
252
252-1 to 252-8
253
253-1 to 253-23
254
254-1 to 254-16
254-17-1
254-17-2
254-18 to 254-42
255
255-1 to 255-13
255-15 to 255-26
255-14-1 to 255-14-7
255-28
256
256-1
257
257-3 to 257-7
258
258-1 to 258-18
259
259-3 to 259-33
259-34-1 to 259-34-8
259-35 to 259-47
259-49

PAROISSE DE L'ANCIENNE-LORETTE—*Suite*

Lots:

185-A
185-1
185-2
186
186-1
187
188
189
190
190-1 à 190-3
191
192
192-1
193
194
195-1 à 195-3
196
197
198-1 à 198-7
198-7A
198-8 à 198-32
199
199-1
200
201
202
202-A à 202-C
202-1
202-2
203
204
205
206
207
208
209
210
210-1 à 210-4
211
212
213
214
215
216
217
217-A
217-1 à 217-6
218
219
220
221
222
222-1 à 222-38
223
224
225
225-1
226
227
228
229
230
231
232
232-1
237
238
239
240
240-1
241
242
242-1 à 242-31
243
243-1 à 243-3
243-4-1 à 243-4-7
243-5-1 à 243-5-6
243-6 à 243-30
244
245
246
246-1 à 246-45
247
248
248-1
248-2
249
250
250-1 à 250-89
251
251-1 à 251-14
252
252-1 à 252-8
253
253-1 à 253-23
254
254-1 à 254-16
254-17-1
254-17-2
254-18 à 254-42
255
255-1 à 255-13
255-15 à 255-26
255-14-1 à 255-14-7
255-28
256
256-1
257
257-3 à 257-7
258
258-1 à 258-18
259
259-3 à 259-33
259-34-1 à 259-34-8
259-35 à 259-47
259-49

PARISH OF L'ANCIENNE LORETTE—*Cont.*

Lots:

260	311-2
260-1 to 260-84	312
261-1 to 261-24	313
262	314
263	315
264	316
265	317
265-1 to 265-20	318
266	318-1
267	319
268	320-1
269	321
270	321-1
270-1 to 270-33	321-2
274	321-A
275	322
275-1 to 275-11	323
275-11A	323-2
275-12 to 275-57	324
280	325
281	328
282	329
282-1 to 282-5	331
283-1 to 283-4	332
284	333
284-1 to 284-4	334
285	335
286	336
287	337
288	338
289	339
290	340
291	341
292	342
293	343
294	344
294-1 to 294-13	345
295-1	346
295-2	347
296	348
296-1	349
297	350
298	351
299	352
300	353
301	353-1
302	354
302-1 to 302-43	355
303	356
304	357
305	358
306	359
307	360
308	361
309	362
310	363
311	364
311-1	365

PAROISSE DE L'ANCIENNE-LORETTE—*Suite*

Lots:

260	311-2
260-1 à 260-84	312
261-1 à 261-24	313
262	314
263	315
264	316
265	317
265-1 à 265-20	318
266	318-1
267	319
268	320-1
269	321
270	321-1
270-1 à 270-33	321-2
274	321-A
275	322
275-1 à 275-11	323
275-11A	323-2
275-12 à 275-57	324
280	325
281	328
282	329
282-1 à 282-5	331
283-1 à 283-4	332
284	333
284-1 à 284-4	334
285	335
286	336
287	337
288	338
289	339
290	340
291	341
292	342
293	343
294	344
294-1 à 294-13	345
295-1	346
295-2	347
296	348
296-1	349
297	350
298	351
299	352
300	353
301	353-1
302	354
302-1 à 302-43	355
303	356
304	357
305	358
306	359
307	360
308	361
309	362
310	363
311	364
311-1	365

PARISH OF L'ANCIENNE LORETTE—*Cont.*

Lots:	
366	423
367	424
368	425
369	426
370	427
371	428
372	429
373	430
374	431
375	432
376	433
377	434
378	435
379	436
380	437
381	438
382	439
383	440
384	441
385	442
386	443
387	444
388	445
389	446
390	447
390-1	448
391	449
392	450
393	451
394	452
395	453
396	454
397	454-1-1
398	454-1-2
399	455
400	456
401	457
402	458
403	459
404	460
405	461
406	461-1
407	462
408	462-1 to 462-3
409	463
410	464
411	465
412	466
413	466-1
414	467
415	468
416	469
417	470
418	471
419	472
420	473
421	473-1
422	474

PAROISSE DE L'ANCIENNE-LORETTE—*Suite*

Lots:	
366	423
367	424
368	425
369	426
370	427
371	428
372	429
373	430
374	431
375	432
376	433
377	434
378	435
379	436
380	437
381	438
382	439
383	440
384	441
385	442
386	443
387	444
388	445
389	446
390	447
390-1	448
391	449
392	450
393	451
394	452
395	453
396	454
397	454-1-1
398	454-1-2
399	455
400	456
401	457
402	458
403	459
404	460
405	461
406	461-1
407	462
408	462-1 à 462-3
409	463
410	464
411	465
412	466
413	466-1
414	467
415	468
416	469
417	470
418	471
419	472
420	473
421	473-1
422	474

PARISH OF L'ANCIENNE LORETTE—*Cont.*

Lots:

474-1
475-1
476
476-1
476-2-1
476-2-2
476-3
476-4
476-5-1
476-5-2
476-6 to 476-9
477
478
478A
479
480
481
482
482-A
482-1 to 482-7
483
484
484-1
484-2
485
486
486-1
487
488
488-1 to 488-3
489
489-1
489-2
490
491
492
492-1-1
492-1-2
492-2
493
494
495
496
496-A
497
497-1 to 497-3
498
499
500
501
501-1
502
502-1
502-2
503
504
505
506
506-1
507
508
509
510
511
512
513
514
514-1
515
516
517
518
519
520
522
523
523-1 to 523-7
524
525
526
526-1
527
528
529
530
530A
531
531-1
531-2
532
533
534
534-1 to 534-15
535
536
537
538
539
540
541
541-2
543
544
544-1
545
546
547
547-1
548
551
551-1 to 551-94
552
552-1
553
553-1 to 553-84
555

PAROISSE DE L'ANCIENNE-LORETTE—*Suite*

Lots:

474-1
475-1
476
476-1
476-2-1
476-2-2
476-3
476-4
476-5-1
476-5-2
476-6 à 476-9
477
478
478A
479
480
481
482
482-A
482-1 à 482-7
483
484
484-1
484-2
485
486
486-1
487
488
488-1 à 488-3
489
489-1
489-2
490
491
492
492-1-1
492-1-2
492-2
493
494
495
496
496-A
497
497-1 à 497-3
498
499
500
501
501-1
502
502-1
502-2
503
504
505
506
506-1
507
508
509
510
511
512
513
514
514-1
515
516
517
518
519
520
522
523
523-1 à 523-7
524
525
526
526-1
527
528
529
530
530A
531
531-1
531-2
532
533
534
534-1 à 534-15
535
536
537
538
539
540
541
541-2
543
544
544-1
545
546
547
547-1
548
551
551-1 à 551-94
552
552-1
553
553-1 à 553-84
555

PARISH OF L'ANCIENNE LORETTE—*Cont.*

Lots:

555-1 to 555-16
555-18
555-19
555-29 to 555-135
555-138 to 555-160
555-172 to 555-231
555-267 to 555-277
556-1 to 556-24
557
557-1
557-18 to 557-44
558
559
560
561
562
563
564
565
565-A
565-1
565-2
566-1-A to 566-1-E
566-1-1
566-1-2
566-1 to 566-26
566-26A to 566-26C
566-27 to 566-46
566-46A to 566-46C
566-47 to 566-71
566-73
566-73-1
566-74
566-74-1 to 566-74-3
566-75-1
566-75-2
566-76 to 566-78
566-78-1 to 566-78-3
566-80 to 566-93
566-94A
566-94B
566-95A to 566-95C
566-96 to 566-99
566-99-1
566-100 to 566-148
566-149A
566-149B
566-150 to 566-205
567
567-1 to 567-11
567-16
567-19 to 567-53
568
569
570
570-1
571
572
573
573-1
574A
574B
575
576
576-1
576-2
577
577-1 to 577-8
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
590
591
592
593
594
594-1
594-2
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
606-1
607
607-1
608
609
610
611
612
613
614
615
616
616-1
617
618
619
620

PAROISSE DE L'ANCIENNE-LORETTE—*Suite*

Lots:

555-1 à 555-16
555-18
555-19
555-29 à 555-135
555-138 à 555-160
555-172 à 555-231
555-267 à 555-277
556-1 à 556-24
557
557-1
557-18 à 557-44
558
559
560
561
562
563
564
565
565-A
565-1
565-2
566-1-A à 566-1-E
566-1-1
566-1-2
566-1 à 566-26
566-26A à 566-26C
566-27 à 566-46
566-46A à 566-46C
566-47 à 566-71
566-73
566-73-1
566-74
566-74-1 à 566-74-3
566-75-1
566-75-2
566-76 à 566-78
566-78-1 à 566-78-3
566-80 à 566-93
566-94A
566-94B
566-95A à 566-95C
566-96 à 566-99
566-99-1
566-100 à 566-148
566-149A
566-149B
566-150 à 566-205
567
567-1 à 567-11
567-16
567-19 à 567-53
568
569
570
570-1
571
572
573
573-1
574A
574B
575
576
576-1
576-2
577
577-1 à 577-8
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
590
591
592
593
594
594-1
594-2
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
606-1
607
607-1
608
609
610
611
612
613
614
615
616
616-1
617
618
619
620

PARISH OF L'ANCIENNE LORETTE—*Cont.*

Lots:	
621	684
622	685
623	686
624	687
625	688
626	689
627	690
628	691
629	692
630	693
631	694
632	695
633	696
634	697
635	698
636	699
637	700
638-1	701
640	702
641	703
642	704
644	705
645	709
648	710
649	711
651	711-1
652	711-2
653	712
654	713
655	714
656	715
657	716
658	717
659	718
660	719
661	720
662	721
663	722
664	723
665	724
666	725
667	726
668	727
669	728
670	729
671	730
672	731
673	732
674	733
675	734
676	735
677	736
678	738
679	739
680	740
681	741
682	742
683	743

PAROISSE DE L'ANCIENNE-LORETTE—*Suite*

Lots:	
621	684
622	685
623	686
624	687
625	688
626	689
627	690
628	691
629	692
630	693
631	694
632	695
633	696
634	697
635	698
636	699
637	700
638-1	701
640	702
641	703
642	704
644	705
645	709
648	710
649	711
651	711-1
652	711-2
653	712
654	713
655	714
656	715
657	716
658	717
659	718
660	719
661	720
662	721
663	722
664	723
665	724
666	725
667	726
668	727
669	728
670	729
671	730
672	731
673	732
674	733
675	734
676	735
677	736
678	738
679	739
680	740
681	741
682	742
683	743

PARISH OF L'ANCIENNE LORETTE—*Conc.*

Lots:	
744	764
745	765
746	768
747	769
748	772
749	957
749-1	958
750	962
751	963
752	964
753	964-1
754	964-1-1 to 964-1-13
755	964-2
758	964-2-1
759	

PAROISSE DE L'ANCIENNE-LORETTE—*Fin*

Lots:	
744	764
745	765
746	768
747	769
748	772
749	957
749-1	958
750	962
751	963
752	964
753	964-1
754	964-1-1 à 964-1-13
755	964-2
758	964-2-1
759	

PARISH OF STE-FOY

Lots:	
20	23
20-4	31
20-5	32
22	38
22-1	39A

PAROISSE DE SAINTE-FOY

Lots:	
20	23
20-4	31
20-5	32
22	38
22-1	39A

PARISH OF ST-AMBROISE DE LA JEUNE LORETTE

Lots:	
241	555
242	556
243	557
244	558
245	561
246	562
247	565
248	567
249	568
250	568-1
251	569
252	570
256	571
257	572
258	573
259	1522
260	1523
550	

PAROISSE DE SAINT-AMBROISE-DE-LA-JEUNE-LORETTE

Lots:	
241	555
242	556
243	557
244	558
245	561
246	562
247	565
248	567
249	568
250	568-1
251	569
252	570
256	571
257	572
258	573
259	1522
260	1523
550	

but excluding therefrom all lands, water and roads within five (5) parcels of land the outermost boundaries of which parcels are described as follows:

Parcel I:

BEGINNING at a concrete monument at the intersection of the Northeasterly boundary of Dorion Road, so called, with the concession line between Concessions V and VI; THENCE, following the Northeasterly boundary of Dorion Road, so called, N. 45° 01′ W. a distance of two thousand feet and two tenths (2,000.2′) to a point where there is an iron

mais en excluant de ces lots tous les terrains, eaux et chemins compris dans cinq (5) parcelles de terrains dont les limites extérieures sont décrites ci-après:

Parcelle I:

COMMENÇANT à une borne de béton à l'intersection de la limite nord-est du chemin appelé chemin Dorion avec la ligne de démarcation entre les concessions V et VI; DE LÀ, le long de la limite nord-est dudit chemin Dorion, N. 45° 01′ O., sur une distance de deux mille pieds et deux dixièmes (2,000.2′) jusqu'à un point où se trouve un poteau de

boundary post; THENCE, N. 45° 02′ E. a distance of two hundred and eighty-four feet and four tenths (284.4′) to a point on the lot line between lots 349 and 351; THENCE, following the last mentioned lot line, S. 44° 49′ E. a distance of four hundred and eighty-one feet and six tenths (481.6′) to a point; THENCE, N. 45° 02′ E. a distance of three hundred and thirty-eight feet and one tenth (338.1′) to a point on the lot line between lots 351 and 354; THENCE, following the last mentioned lot line, S. 44° 39′ E. a distance of five hundred and sixty-nine feet and eight tenths (569.8′) to a point; THENCE, N. 45° 02′ E. a distance of five hundred and seventy feet and four tenths (570.4′) to a point on the lot line between lots 354 and 355; THENCE, following the last mentioned lot line, S. 44° 26′ E. a distance of nine hundred and fifty-five feet and two tenths (955.2′) to a point on the concession line between Concessions V and VI where there is an iron boundary post; THENCE, following the last mentioned concession line, N. 45° 17′ E. a distance of three thousand eight hundred and two feet and seven tenths (3,802.7′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the same concession line, N. 43° 46′ E. a distance of three thousand eight hundred and sixty-one feet and two tenths (3,861.2′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the same concession line, N. 43° 46′ E. a distance of two feet (2.0′) to a point on the Southwesterly boundary of De L'Eglise Nord Road, so called; THENCE, following the Southwesterly boundary of said road, S. 44° 55′ E. a distance of two thousand four hundred and eighty-three feet (2,483.0′) to a point; THENCE, N. 45° 05′ E. a distance of fourteen feet and five tenths (14.5′) to a point; THENCE, following the Southwesterly boundary of the last mentioned road, S. 44° 55′ E. a distance of two thousand eight hundred and eighty-one feet (2,881.0′) to a point on the Northwesterly boundary of De La Plaine Road, so called; THENCE, following the Northwesterly boundary of said road, S. 43° 00′ W. a distance of twenty-one feet and six tenths (21.6′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, following the same boundary, S. 43° 00′ W. a distance of two thousand one hundred and ninety-eight feet and four tenths (2,198.4′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, following the same boundary, S. 42° 59′ W. a distance of one thousand two hundred and seventy-six feet and nine tenths (1,276.9′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, S. 42° 38′ E. a distance of forty-one feet and six tenths (41.6′) to a point on the Northwesterly boundary of De La Plaine Road, so called, where there is a concrete monument; THENCE, following the Northwesterly boundary of said road, S. 42° 52′ W. a distance of five hundred and ninety feet and five tenths (590.5′), to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the same boundary, S. 40° 25′ W. a distance of six hundred and fifty feet and two tenths (650.2′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the same boundary, S. 43° 17′ W. a distance of one thousand two hundred and seventy-two feet (1,272.0′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the same boundary, S. 42° 10′ W. a distance of two thousand eight hundred and forty-five feet and nine tenths (2,845.9′) to a point on the Northeasterly boundary of Dorion Road, so called, where there is a concrete monument; THENCE, following the

bornage en fer; DE LÀ, N. 45° 02′ E., sur une distance de deux cent quatre-vingt-quatre pieds et quatre dixièmes (284.4′) jusqu'à un point de la ligne de démarcation entre les lots 349 et 351; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de lots mentionnée en dernier lieu, S. 44° 49′ E., sur une distance de quatre cent quatre-vingt-un pieds et six dixièmes (481.6) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 45° 02′ E., sur une distance de trois cent trente-huit pieds et un dixième (338.1′) jusqu'à un point de la ligne de démarcation entre les lots 351 et 354; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de lots mentionnée en dernier lieu, S. 44° 39′ E., sur une distance de cinq cent soixante-neuf pieds et huit dixièmes (569.8′) jusqu'à un point; DE LÀ, N. 45° 02′ E., sur une distance de cinq cent soixante-dix pieds et quatre dixièmes (570.4′) jusqu'à un point de la ligne de démarcation entre les lots 354 et 355; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de lots mentionnée en dernier lieu, S. 44° 26′ E., sur une distance de neuf cent cinquante-cinq pieds et deux dixièmes (955.2′) jusqu'à un point de la ligne de démarcation entre les concessions V et VI où se trouve un poteau de bornage en fer; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de concessions mentionnée en dernier lieu, N. 45° 17′ E., sur une distance de trois mille huit cent deux pieds et sept dixièmes (3,802.7′) jusqu'à un point où se trouve une borne de béton; DE LÀ, le long de la même ligne de démarcation des concessions, N. 43° 46′ E., sur une distance de trois mille huit cent soixante et un pieds et deux dixièmes (3,861.2′) jusqu'à un point où se trouve une borne de béton; DE LÀ, le long de la même ligne de démarcation des concessions, N. 43° 46′ E., sur une distance de deux (2.0) pieds jusqu'à un point de la limite sud-ouest du chemin appelé chemin de l'Église-Nord; DE LÀ, le long de la limite sud-ouest dudit chemin, S. 44° 55′ E., sur une distance de deux mille quatre cent quatre-vingt-trois (2,483.0) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, N. 45° 05′ E., sur une distance de quatorze pieds et cinq dixièmes (14.5′) jusqu'à un point; DE LÀ, le long de la limite sud-ouest du chemin mentionné en dernier lieu, S. 44° 55′ E., sur une distance de deux mille huit cent quatre-vingt-un (2,881.0) pieds jusqu'à un point de la limite nord-ouest du chemin appelé chemin de la Plaine; DE LÀ, le long de la limite nord-ouest dudit chemin, S. 43° 00′ O., sur une distance de vingt et un pieds et six dixièmes (21.6′) jusqu'à un point où se trouve un poteau de bornage en fer; DE LÀ, le long de la même limite, S. 43° 00′ O., sur une distance de deux mille cent quatre-vingt-dix-huit pieds et quatre dixièmes (2,198.4′) jusqu'à un point où se trouve un poteau de bornage en fer; DE LÀ, le long de la même limite, S. 42° 59′ O., sur une distance de mille deux cent soixante-seize pieds et neuf dixièmes (1,276.9′) jusqu'à un point où se trouve un poteau de bornage en fer; DE LÀ, S. 42° 38′ E., sur une distance de quarante et un pieds et six dixièmes (41.6′) jusqu'à un point de la limite nord-ouest du chemin appelé chemin de la Plaine, où se trouve une borne de béton; DE LÀ, le long de la limite nord-ouest dudit chemin, S. 42° 52′ O., sur une distance de cinq cent quatre-vingt-dix pieds et cinq dixièmes (590.5′) jusqu'à un point où se trouve une borne de béton; DE LÀ, le long de la même limite, S. 40° 25′ O., sur une distance de six cent cinquante pieds et deux dixièmes (650.2′) jusqu'à un point où se trouve une borne de béton; DE LÀ, le long de la même limite, S. 43° 17′ O., sur une distance de mille deux cent soixante-douze (1,272.0) pieds

Northeasterly boundary of said road, N. 45° 06′ W. a distance of two thousand eight hundred and thirty-five feet and nine tenths (2,835.9′) to a point where there is a concrete monument; THENCE, following the same boundary, N. 45° 02′ W. a distance of two thousand eight hundred and eighty-eight feet and four tenths (2,888.4′) to the Point of Beginning.

Parcel II:

BEGINNING at an iron boundary post at the intersection of the Northwesterly boundary of St. Denis Road, so called, with the Southwesterly boundary of Dorion Road, so called; THENCE, following the Northwesterly boundary of St. Denis Road, so called, S. 59° 19′ W. a distance of two thousand six hundred and eighty-one feet and two tenths (2,681.2′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, N. 44° 58′ W. a distance of four thousand eight hundred and ninety-eight feet and three tenths (4,898.3′) to a point where there is an iron boundary post; THENCE, N. 59° 19′ E. a distance of two thousand six hundred and seventy-five feet and seven tenths (2,675.7′) to a point on the Southwesterly boundary of Dorion Road, so called, where there is an iron boundary post; THENCE, following the Southwesterly boundary of said road, S. 45° 01′ E. a distance of four thousand and nine hundred feet (4,900.0′) to the Point of Beginning.

Parcel III:

COMMENCING at the intersection of the Northwesterly boundary of St. Denis Road, so called, with the lot line between lots 675 and 676; THENCE, following the last mentioned lot line in a Northwesterly direction a distance of four hundred and forty-five feet (445.0′) to a point on the Southwesterly production of the centre line of Runway 06, Quebec Airport; THENCE, following the said Southwesterly production of the centre line of Runway 06 in a Southwesterly direction a distance of three hundred and eighty-six feet and five tenths (386.5′) to a point called Point of Beginning; THENCE, from the Point of Beginning so determined following a line parallel with the property line between the lands now or formerly of Joseph Cyrille Gauvin and the lands now or formerly of Mrs. Albert Martel and fifteen feet (15.0′) therefrom measured at right angle in a Southwesterly direction, S. 45° 01′ E. a distance of one hundred feet (100′) to a point; THENCE, S. 44° 59′ W. a distance of two hundred and twenty-five feet (225′) to a point; THENCE, N. 45° 01′ W. a distance of two hundred feet (200′) to a point; THENCE, N. 44° 59′ E. a distance of two hundred and twenty-five feet (225′) to a point; THENCE, S. 45° 01′ E. a distance of one hundred feet (100′) to the Point of Beginning.

jusqu'à un point où se trouve une borne de béton; DE LÀ, le long de la même limite, S. 42° 10′ O., sur une distance de deux mille huit cent quarante-cinq pieds et neuf dixièmes (2,845.9′) jusqu'à un point de la limite nord-est du chemin appelé chemin Dorion, où se trouve une borne de béton; DE LÀ, le long de la limite nord-est dudit chemin, N. 45° 06′ O., sur une distance de deux mille huit cent trente-cinq pieds et neuf dixièmes (2,835.9′) jusqu'à un point où se trouve une borne de béton; DE LÀ, le long de la même limite, N. 45° 02′ O., sur une distance de deux mille huit cent quatre-vingt-huit pieds et quatre dixièmes (2,888.4′) jusqu'au point de départ.

Parcelle II:

COMMENÇANT à un poteau de bornage en fer à l'intersection de la limite nord-ouest du chemin appelé chemin St-Denis avec la limite sud-ouest du chemin appelé chemin Dorion; DE LÀ, le long de la limite nord-ouest du chemin appelé chemin St-Denis, S. 59° 19′ O., sur une distance de deux mille six cent quatre-vingt-un pieds et deux dixièmes (2,681.2′) jusqu'à un point où se trouve un poteau de bornage en fer; DE LÀ, N. 44° 58′ O., sur une distance de quatre mille huit cent quatre-vingt-dix-huit pieds et trois dixièmes (4,898.3′) jusqu'à un point où se trouve un poteau de bornage en fer; DE LÀ, N. 59° 19′ E., sur une distance de deux mille six cent soixante-quinze pieds et sept dixièmes (2,675.7′) jusqu'à un point de la limite sud-ouest du chemin appelé chemin Dorion, où se trouve un poteau de bornage en fer; DE LÀ, le long de la limite sud-ouest dudit chemin, S. 45° 01′ E., sur une distance de quatre mille neuf cent (4,900.0) pieds jusqu'au point de départ.

Parcelle III:

COMMENÇANT à l'intersection de la limite nord-ouest du chemin appelé chemin St-Denis avec la ligne de démarcation entre les lots 675 et 676; DE LÀ, le long de la ligne de démarcation de lots mentionnée en dernier lieu, en direction nord-ouest, sur une distance de quatre cent quarante-cinq (445.0) pieds jusqu'à un point du prolongement sud-ouest de l'axe de la piste 06 de l'aéroport de Québec; DE LÀ, le long dudit prolongement sud-ouest de l'axe de la piste 06, en direction sud-ouest, sur une distance de trois cent quatre-vingt-six pieds et cinq dixièmes (386.5′) jusqu'à un point appelé le point de départ; DE LÀ, à partir du point de départ ainsi déterminé le long d'une ligne parallèle à la limite de propriété entre les terrains qui appartiennent ou qui appartenaient à M. Joseph-Cyrille Gauvin et les terrains qui appartiennent ou qui appartenaient à madame Albert Martel et à une distance de quinze (15.0) pieds de cette limite mesurée à angle droit, en direction sud-ouest, S. 45° 01′ E., sur une distance de cent (100) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, S. 44° 59′ O., sur une distance de deux cent vingt-cinq (225) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, N. 45° 01′ O., sur une distance de deux cents (200) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, N. 44° 59′ E., sur une distance de deux cent vingt-cinq (225) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, S. 45° 01′ E., sur une distance de cent (100) pieds jusqu'au point de départ.

Parcel IV:

COMMENCING at the intersection of the lot line between lots 480 and 484 of the Parish of L'Ancienne Lorette with the Southeasterly boundary of Trait Carre De La Plaine Road, so called; THENCE, following the said Southeasterly boundary in a Northeasterly direction a distance of three hundred and eighty-two feet (382′) to a point called Point of Beginning; THENCE, from the Point of Beginning so determined continuing along the Southeasterly boundary of the aforementioned road in a Northeasterly direction a distance of fifty feet (50′) to a point; THENCE, at right angle in a Southeasterly direction a distance of eighty feet (80′) to a point; THENCE, in a Southwesterly direction a distance of fifty-one feet (51′), more or less, to a point; THENCE, in a Northwesterly direction at right angle with the Southeasterly boundary of the aforementioned road a distance of seventy feet (70′) to the Point of Beginning.

Parcel V:

COMMENCING at a point on the Northerly bank of the Lorette River distant ten feet (10′) from the Southwesterly boundary of De L'Eglise Nord Road, so called; THENCE, Northwesterly parallel to said boundary and ten feet (10′) therefrom, one hundred and seven feet and eight tenths (107.8′) to a point; THENCE, Southwesterly turning an interior angle of 91° 29′ a distance of one hundred and fifty-eight feet (158′) to a point; THENCE, Southeasterly turning an interior angle of 101° 38′ a distance of fifty-eight feet and five tenths (58.5′) to the said bank of river; THENCE, Northeasterly following said bank of river to Point of Beginning.

THE WHOLE as shown within coloured lines on the plan No. M-2440 (A, B, C) dated Montreal, December 5, 1962.

Parcelle IV:

COMMENÇANT à l'intersection de la ligne de démarcation entre les lots 480 et 484 de la paroisse de L'Ancienne-Lorette avec la limite sud-est du chemin appelé Trait-Carré-de-la-Plaine; DE LÀ, le long de ladite limite sud-est, en direction nord-est, sur une distance de trois cent quatre-vingt-deux (382) pieds jusqu'à un point appelé point de départ; DE LÀ, à partir du point de départ ainsi déterminé, continuant le long de la limite sud-est du chemin susmentionné, en direction nord-est, sur une distance de cinquante (50) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, à angle droit en direction sud-est sur une distance de quatre-vingts (80) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, en direction sud-ouest sur une distance de cinquante et un (51) pieds, plus ou moins, jusqu'à un point; DE LÀ, en direction nord-ouest, à angle droit avec la limite sud-est du chemin susmentionné sur une distance de soixante-dix (70) pieds jusqu'au point de départ.

Parcelle V:

COMMENÇANT à un point de la rive nord de la rivière Lorette situé à dix (10) pieds de la limite sud-ouest du chemin appelé chemin de l'Eglise-Nord; DE LÀ, en direction nord-ouest parallèlement à ladite limite et à dix (10) pieds de ladite limite sur une distance de cent sept pieds et huit dixièmes (107.8′) jusqu'à un point; DE LÀ, en direction sud-ouest tournant à un angle intérieur de 91° 29′, sur une distance de cent cinquante-huit (158) pieds jusqu'à un point; DE LÀ, en direction sud-est, tournant à un angle intérieur de 101° 38′, sur une distance de cinquante-huit pieds et cinq dixièmes (58.5′) jusqu'à ladite rive de la rivière; DE LÀ, en direction nord-est, le long de ladite rive de la rivière jusqu'au point de départ.

LE TOUT est indiqué et entouré de lignes de couleur sur le plan n° M-2440, (A, B, C) daté à Montréal le 5 décembre 1962.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 105

AERONAUTICS ACT

Regina Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT REGINA AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Regina Airport Zoning Regulations.*

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Regina Airport, in the Province of Saskatchewan; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane centering on and located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, 1,200 feet in width, including the runway, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 1,893 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location

CHAPITRE 105

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Regina

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE REGINA

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Regina.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Regina, dans la province de la Saskatchewan; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, de 1,200 pieds de largeur, piste comprise, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie II de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire centré sur le point de repère de l'aéroport et situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée de ce point de repère (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de référence de l'aéroport est censé être à 1,893 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, définis plus en détail à la partie II de l'annexe.

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur à l'endroit où

of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows:

COMMENCING at an intersection of the Southerly boundary of Fourth (4th) Avenue and the Westerly boundary of Albert Street in the City of Regina in the Province of Saskatchewan; THENCE, Southerly along the said Westerly boundary of Albert Street to the Northerly boundary of Lot A, Block 455, Plan No. Old 33 as amended by Master of Titles Order No. G.A. 2871 of record in the Land Titles Office for the Regina Land Registration District at Regina, Saskatchewan; THENCE, Westerly along the said Northerly boundary of Lot A, Block 455 to the Westerly boundary thereof; THENCE, Southerly along the said Westerly boundary of Lot A, Block 455 to the Southerly boundary thereof; THENCE, Easterly along the said Southerly boundary of Lot A. Block 455 to the Westerly boundary of Albert Street; THENCE, Southerly along the said Westerly boundary of Albert Street to the Northerly boundary of Lot 4, Plan 536A; THENCE, Easterly at right angles along the production of the said Northerly boundary of Lot 4, Plan 536A, to the Easterly boundary of Albert Street; THENCE, Southerly along the Easterly boundary of Albert Street to its intersection with the High Water Mark of Wascona Lake; THENCE, Southerly and Easterly along the said high water mark to the Westerly boundary of Broad Street; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of Broad Street to the Northerly boundary of Twenty-third (23rd) Avenue; THENCE, Westerly along the Northerly boundary of Twenty-third (23rd) Avenue to the Westerly boundary of Albert Street; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of Albert Street to the Southerly boundary of Somerville Avenue; THENCE, Easterly along the Southerly boundary of Somerville Avenue to the Westerly boundary of Smith Street; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of Smith Street to the Northerly boundary of Lockwood Avenue; THENCE, Westerly along the Northerly boundary of Lockwood Avenue to the Westerly boundary of Albert Street; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of Albert Street to the Northerly boundary of Second (2nd) Avenue; THENCE, Westerly along the Northerly boundary of Second (2nd) Avenue to the Westerly boundary of Retallack Street; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of Retallack Street to the Northerly boundary of Coles Crescent; THENCE, Westerly along the Northerly boundary of Coles Crescent and continuing Westerly along the Northerly boundary of Perry Avenue to the Easterly boundary of the Southwest Quarter of Section One (1), Township Seventeen (17), Range Twenty (20), West of the Second (2nd) Meridian; THENCE, Northerly along the Easterly boundary of the Southwest Quarter of Section One (1), to the Northerly boundary of the said Southwest Quarter of Section One (1); THENCE, Westerly along the Northerly boundary of the said Southwest quarter of Section One (1) and production thereof to the Easterly boundary of the Southeast Quarter of Section Two (2); THENCE, Southerly along the Easterly boundary of the Southeast Quarter of Section Two (2) to the Southerly boundary of the said Section Two (2);

se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir,

a) une surface horizontale dont la limite extérieure peut être définie de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'intersection de la limite sud de la Quatrième (4e) avenue avec la limite ouest de la rue Albert, dans la ville de Regina, dans la province de la Saskatchewan; DE LÀ, vers le sud le long de ladite limite ouest de la rue Albert jusqu'à la limite nord du lot A, bloc 455, ancien plan nº 33 dans sa forme modifiée par le conservateur des titres, ordonnance nº G.A. 2871 déposée au bureau des titres de biens-fonds de la circonscription d'enregistrement des biens-fonds de Regina, à Regina (Saskatchewan); DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite nord du lot A, bloc 455, jusqu'à la limite ouest; DE LÀ, vers le sud le long de ladite limite ouest du lot A, bloc 455, jusqu'à la limite sud; DE LÀ, vers l'est le long de ladite limite sud du lot A, bloc 455, jusqu'à la limite ouest de la rue Albert; DE LÀ, vers le sud le long de ladite limite ouest de la rue Albert jusqu'à la limite nord du lot 4, plan 536A; DE LÀ, vers l'est à angle droit le long du prolongement de ladite limite nord du lot 4, plan 536A, jusqu'à la limite est de la rue Albert; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est de la rue Albert jusqu'à son intersection avec la ligne des hautes eaux du lac Wascona; DE LÀ, vers le sud et l'est le long de ladite ligne des hautes eaux jusqu'à la limite ouest de la rue Broad; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest de la rue Broad jusqu'à la limite nord de la Vingt-troisième (23e) avenue; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite nord de la Vingt-troisième (23e) avenue jusqu'à la limite ouest de la rue Albert; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest de la rue Albert jusqu'à la limite sud de l'avenue Somerville; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud de l'avenue Somerville jusqu'à la limite ouest de la rue Smith; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest de la rue Smith jusqu'à la limite nord de l'avenue Lockwood; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite nord de l'avenue Lockwood jusqu'à la limite ouest de la rue Albert; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest de la rue Albert jusqu'à la limite nord de la Deuxième (2e) avenue; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite nord de la Deuxième (2e) avenue jusqu'à la limite ouest de la rue Retallack; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest de la rue Retallack jusqu'à la limite nord de Coles Crescent; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite nord de Coles Crescent, en continuant vers l'ouest le long de la limite nord de l'avenue Perry jusqu'à la limite est du quartier sud-ouest de la section un (1), township dix-sept (17), rang vingt (20), à l'ouest du deuxième (2e) méridien; DE LÀ, vers le nord le long de la limite est du quartier sud-ouest de la section un (1), jusqu'à la limite nord dudit quartier sud-ouest de la section un (1); DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite nord dudit quartier sud-ouest de la section un (1) et de son prolongement jusqu'à la limite est du quartier sud-est de la section deux (2); DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du quartier sud-est de la section deux (2) jusqu'à la limite sud de ladite section deux (2); DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud des sections deux (2) et trois (3) et du quartier sud-est de la section quatre (4) jusqu'à la limite ouest dudit quartier sud-est de la section quatre (4); DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest dudit quartier sud-est

THENCE, Westerly along the Southerly boundary of Sections Two (2), Three (3) and the Southeast quarter of Section Four (4) to the Westerly boundary of said Southeast quarter of Section Four (4); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of the said Southeast quarter of Section 4 to the Southerly boundary of Legal Subdivision Six (6) of the said Section Four (4); THENCE, Westerly along the Southerly boundary of Legal Subdivisions Six (6) and Five (5) to the Westerly boundary of said Legal Subdivision Five (5), Section Four (4); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision Five (5), Section Four (4) to the Northerly boundary of said Legal Subdivision Five (5), Section Four (4); THENCE, Westerly along the Southerly boundary of Legal Subdivision Nine (9), Section Five (5) to the Westerly boundary of said Legal Subdivision Nine (9), Section Five (5); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of Legal Subdivisions Nine (9) and Sixteen (16), Section Five (5) to the Southerly boundary of the Southeast quarter of Section Eight (8); THENCE, Westerly along the Southerly boundary of the Southeast Quarter of Section (8) to the Westerly boundary of said Southeast quarter of Section Eight (8); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of the Southeast Quarter of Section Eight (8) to the Northerly boundary of the said Southeast Quarter of Section Eight (8); THENCE, Westerly along the Southerly boundary of Legal Subdivision Eleven (11), Section Eight (8) to the Westerly boundary of the said Legal Subdivision Eleven (11), Section Eight (8); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision Eleven (11), Section (8) to the Northerly boundary of the said Legal Subdivision Eleven (11), Section Eight (8); THENCE, Westerly along the Southerly boundary of Legal Subdivision Thirteen (13), Section Eight (8) to the Westerly boundary of the said Legal Subdivision Thirteen (13), Section Eight (8); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision Thirteen (13), Section Eight (8) and continuing Northerly along the Westerly boundary of the Southwest Quarter of Section Seventeen (17) and the Westerly boundary of Legal Subdivision Twelve (12) to the Northerly boundary of the said Legal Subdivision Twelve (12), Section Seventeen (17); THENCE, Easterly along the Northerly boundary of Legal Subdivision Twelve (12), Section Seventeen (17) to the Easterly boundary of Legal Subdivision Twelve (12), Section Seventeen (17); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision Fourteen (14), Section Seventeen (17), and continuing Northerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision Three (3), Section Twenty (20) to the Northerly boundary of the said Legal Subdivision Three (3), Section Twenty (20); THENCE, Easterly along the Northerly boundary of Legal Subdivision Three (3), Section Twenty (20) to the Easterly boundary of said Legal Subdivision Three (3), Section Twenty (20); THENCE, Northerly along the Easterly boundary of Legal Subdivision Six (6), Section Twenty (20) and continuing Northerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision Ten (10), Section Twenty (20) to the Northerly boundary of the said Legal Subdivision Ten (10), Section Twenty (20); THENCE, Easterly along the Northerly boundary of Legal Subdivision Ten (10), Section Twenty (20) to the Easterly boundary of the said Legal Subdivision

de la section 4 jusqu'à la limite sud de la subdivision légale six (6) de ladite section quatre (4); DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud des subdivisions légales six (6) et cinq (5) jusqu'à la limite ouest de ladite subdivision légale cinq (5), section quatre (4); DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la subdivision légale cinq (5), section quatre (4), jusqu'à la limite nord de ladite subdivision légale cinq (5), section quatre (4); DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud de la subdivision légale neuf (9), section cinq (5), jusqu'à la limite ouest de ladite subdivision légale neuf (9), section cinq (5); DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest des subdivisions légales neuf (9) et seize (16), section cinq (5), jusqu'à la limite sud du quartier sud-est de la section huit (8); DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud du quartier sud-est de la section huit (8) jusqu'à la limite ouest dudit quartier sud-est de la section huit (8); DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest du quartier sud-est de la section huit (8) jusqu'à la limite nord dudit quartier sud-est de la section huit (8); DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud de la subdivision légale onze (11), section huit (8), jusqu'à la limite ouest de ladite subdivision légale onze (11), section huit (8); DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la subdivision légale onze (11), section huit (8), jusqu'à la limite nord de ladite subdivision légale onze (11), section huit (8); DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud de la subdivision légale treize (13), section huit (8), jusqu'à la limite ouest de ladite subdivision légale treize (13), section huit (8); DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la subdivision légale treize (13), section huit (8), en continuant vers le nord le long de la limite ouest du quartier sud-ouest de la section dix-sept (17) et de la limite ouest de la subdivision légale douze (12) jusqu'à la limite nord de ladite subdivision légale douze (12), section dix-sept (17); DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord de la subdivision légale douze (12), section dix-sept (17), jusqu'à la limite est de la subdivision légale douze (12), section dix-sept (17); DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la subdivision légale quatorze (14), section dix-sept (17), en continuant vers le nord le long de la limite ouest de la subdivision légale trois (3), section vingt (20), jusqu'à la limite nord de ladite subdivision légale trois (3), section vingt (20); DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord de la subdivision légale trois (3), section vingt (20), jusqu'à la limite est de ladite subdivision légale trois (3), section vingt (20); DE LÀ, vers le nord le long de la limite est de la subdivision légale six (6), section vingt (20), en continuant vers le nord le long de la limite ouest de la subdivision légale dix (10), section vingt (20), jusqu'à la limite nord de ladite subdivision légale dix (10), section vingt (20); DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord de la subdivision légale dix (10), section vingt (20), jusqu'à la limite est de ladite subdivision légale dix (10), section vingt (20); DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la subdivision légale seize (16), section vingt (20), jusqu'à la limite nord de ladite subdivision légale seize (16), section vingt (20); DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord de la subdivision légale seize (16), section vingt (20), et de son prolongement jusqu'au coin nord-ouest de la section vingt et un (21); DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest du quartier sud-ouest de la section vingt-huit (28) jusqu'à la limite nord dudit quartier sud-ouest de la section vingt-huit

Ten (10), Section Twenty (20); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision Sixteen (16), Section Twenty (20) to the Northerly boundary of said Legal Subdivision Sixteen (16), Section Twenty (20); THENCE, Easterly along the Northerly boundary of Legal Subdivision Sixteen (16), Section Twenty (20) and production thereof to the Northwest corner of Section Twenty-one (21); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of the Southwest Quarter of Section Twenty-eight (28) to the Northerly boundary of the said Southwest Quarter of Section Twenty-eight (28); THENCE, Easterly along the Northerly boundary of the Southwest Quarter of Section Twenty-eight (28) to the Easterly boundary of the said Southwest quarter of Section Twenty-eight (28); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision Ten (10), Section Twenty-eight (28) to the Northerly boundary of the said Legal Subdivision Ten (10), Section Twenty-eight (28); THENCE, Easterly along the Northerly boundary of Legal Subdivisions Ten (10) and Nine (9), Section Twenty-eight (28) to the Westerly boundary of Courtney Street; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of Courtney Street to an intersection with the Westerly production of the Southerly boundary of Second (2nd) Avenue; THENCE, Easterly along the said Westerly production of the Southerly boundary of Second (2nd) Avenue and continuing Easterly along the Southerly boundary of Second (2nd) Avenue to the Westerly boundary of Empress Avenue; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of Empress Avenue and production thereof to the Southerly boundary of Fourth (4th) Avenue; THENCE, Easterly along the Southerly boundary of Fourth (4th) Avenue to the Westerly boundary of Pasquah Street; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of Pasquah Street to the Southerly boundary of Fifth (5th) Avenue; THENCE, Easterly along the Southerly boundary of Fifth (5th) Avenue to the Easterly boundary of Elphinstone Street; THENCE, Northerly along the Easterly boundary of Elphinstone Street to the Southerly boundary of Fourth (4th) Avenue; THENCE, Easterly along the Southerly boundary of Fourth (4th) Avenue to the Westerly boundary of Albert Street being the point of commencement,

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 07-25 and the strip designated as 12-30 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are six hundred (600) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and two thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being two hundred (200) feet above the elevation, and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the strip ends, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces,

as shown on Plan E. 931 dated September 21, 1967 of record in the Department of Transport at Ottawa.

(28); DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord du quartier sud-ouest de la section vingt-huit (28) jusqu'à la limite est dudit quartier sud-ouest de la section vingt-huit (28); DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la subdivision légale dix (10), section vingt-huit (28), jusqu'à la limite nord de ladite subdivision légale dix (10), section vingt-huit (28); DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord des subdivisions légales dix (10) et neuf (9), section vingt-huit (28), jusqu'à la limite ouest de la rue Courtney; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest de la rue Courtney jusqu'à intersection avec le prolongement ouest de la limite sud de la Deuxième (2e) avenue; DE LÀ, vers l'est le long dudit prolongement ouest de la limite sud de la Deuxième (2e) avenue, en continuant vers l'est le long de la limite sud de la Deuxième (2e) avenue jusqu'à la limite ouest de l'avenue Empress; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest de l'avenue Empress et de son prolongement jusqu'à la limite sud de la Quatrième (4e) avenue; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud de la Quatrième (4e) avenue jusqu'à la limite ouest de la rue Pasquah; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest de la rue Pasquah jusqu'à la limite sud de la Cinquième (5e) avenue; DE LÀ vers l'est le long de la limite sud de la Cinquième (5e) avenue jusqu'à la limite est de la rue Elphinstone; DE LÀ, vers le nord le long de la limite est de la rue Elphinstone jusqu'à la limite sud de la Quatrième (4e) avenue; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud de la Quatrième (4e) avenue jusqu'à la limite ouest de la rue Albert, rejoignant ainsi le point de départ,

b) les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande désignée par les chiffres 07-25 et de la bande désignée par les chiffres 12-30, et s'étendant à l'extérieur de ces bandes, les dimensions desdites surfaces d'approche étant de six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de la bande, et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures de ces surfaces d'approche, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude et à dix mille (10,000) pieds horizontalement des extrémités de bande, et

c) les diverses surfaces de transition, chacune s'élevant obliquement à raison de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement à partir des limites latérales extérieures des bandes et de leurs surfaces aboutissantes,

les surfaces définies ci-dessus sont indiquées sur le plan E.931, en date du 21 septembre 1967, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Premising that the bearings hereinafter mentioned are astronomical and are referred to the centre line of strip 07-25 of the Regina Airport, Regina, Saskatchewan as North eighty-nine degrees fifty-nine minutes fifteen seconds East (N.89°59′15″E.):

COMMENCING at the Northeast corner of Section Nine (9), Township Seventeen (17), Range Twenty (20), West of the Second (2nd) Meridian; THENCE, Northerly along the Easterly boundary of Section Sixteen (16) a distance of one thousand one hundred eighty and one tenth feet (1,180.1′) more or less to an intersection with the Westerly production of the centre line of the strip 07-25 of Regina Airport; THENCE, North eighty-nine degrees fifty-nine minutes fifteen seconds East (N.89°59′15″E.) along the said Westerly production of the centre line of strip 07-25 for a distance of three thousand four hundred fifty-two and eight tenths feet (3,452.8′) to a point; THENCE, North forty-five seconds West (N.0°00′45″W.) a distance of seven hundred and fifty feet (750.0′) to a point.

PART II

Description of Lands to Which These Regulations Apply

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate, lying and being partly in the Rural Municipality of Sherwood No. 159 and partly in the City of Regina, in the Province of Saskatchewan, and composed of the whole of Sections Two (2), Three (3), Nine (9), Ten (10), Sixteen (16) and Twenty-one (21) and part of Sections One (1), Four (4), Five (5), Eight (8), Eleven (11) to Fifteen (15), Seventeen (17), Twenty (20) and Twenty-two (22) to Twenty-eight (28) in Township Seventeen (17), Range Twenty (20), West of the Second (2nd) Meridian and part of Sections Seven (7) and Eighteen (18), in Township Seventeen (17), Range Nineteen (19), West of the Second (2nd) Meridian whose outermost boundaries are described as the outer limits of the horizontal surface in paragraph 5(*a*) of these Regulations but excluding therefrom that area the outermost boundaries of which are described as follows:

COMMENCING at the Southwest corner of Section Fifteen (15), Township Seventeen (17), Range Twenty (20), West of the Second (2nd) Meridian; THENCE, Northerly along the Westerly boundary of the Southwest Quarter of the said Section Fifteen (15) to the Northwest corner thereof; THENCE, Easterly along the Northerly boundary of the said Southwest Quarter of Section Fifteen (15) to the Westerly boundary of Parcel E, Plan 67-R-13333; THENCE, Northerly and clockwise along the perimeter of the said Parcel E, Plan 67-R-13333 to the Southerly boundary of Sixteenth (16th) Avenue; THENCE, Easterly along the said Southerly boundary of Sixteenth (16th) Avenue to the Southeasterly boundary of the road as shown on Plan E.G. 813; THENCE, Northeasterly along the said Southeasterly boundary of the

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Posant en prémisse que les relèvements mentionnés ci-après sont astronomiques et sont établis par rapport au relèvement de l'axe de la bande 07-25 de l'aéroport de Regina, à Regina (Saskatchewan), qui est nord quatre-ving-neuf degrés, cinquante-neuf minutes, quinze secondes est (N. 89°59′15″ E.):

COMMENÇANT au coin nord-est de la section neuf (9), township dix-sept (17), rang vingt (20), à l'ouest du deuxième (2e) méridien; DE LÀ, vers le nord le long de la limite est de la section seize (16) sur une distance de mille cent quatre-vingts pieds et un dixième (1,180.1 pi) plus ou moins jusqu'à intersection avec le prolongement ouest de l'axe de la bande 07-25 de l'aéroport de Regina; DE LÀ, nord quatre-vingt-neuf degrés, cinquante-neuf minutes, quinze secondes est (N. 89°59′15″ E.) le long dudit prolongement ouest de l'axe de la bande 07-25, sur une distance de trois mille quatre cent cinquante-deux pieds et huit dixièmes (3,452.8 pi) jusqu'à un point; DE LÀ, nord quarante-cinq secondes ouest (N.O°00′45″ O.), sur une distance de sept cent cinquante pieds (750.0 pi) jusqu'à un point.

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

LA TOTALITÉ ET TOUTE partie de certaines parcelles ou lisières de terrain, locaux compris, situées, sises et gisant partie dans la municipalité rurale de Sherwood nº 159 et partie dans la ville de Regina dans la province de Saskatchewan, et comprenant la totalité des sections deux (2), trois (3), neuf (9), dix (10), seize (16) et vingt et un (21), et partie des sections une (1), quatre (4), cinq (5), huit (8), onze (11) à quinze (15), dix-sept (17), vingt (20), vingt-deux (22) à vingt-huit (28) du township dix-sept (17), rang vingt (20), à l'ouest du deuxième (2e) méridien, et partie des sections sept (7) et dix-huit (18) du township dix-sept (17), rang dix-neuf (19), à l'ouest du deuxième (2e) méridien, dont les limites extrêmes sont définies comme étant les limites extérieures de la surface horizontale décrite à l'alinéa 5*a*) du présent règlement, à l'exclusion de l'enclave dont les limites extrêmes se décrivent comme suit:

COMMENÇANT au coin sud-ouest de la section quinze (15), township dix-sept (17), rang vingt (20), à l'ouest du deuxième (2e) méridien; DE LÀ, se dirigeant vers le nord le long de la limite ouest du quartier sud-ouest de ladite section quinze (15) jusqu'au coin nord-ouest de ladite section; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord dudit quartier sud-ouest de la section quinze (15) jusqu'à la limite ouest de la parcelle E, plan 67-R-13333; DE LÀ, vers le nord et dans le sens horaire le long du périmètre de ladite parcelle E, plan 67-R-13333, jusqu'à la limite sud de la Seizième (16e) avenue; DE LÀ, vers l'est le long de ladite limite sud de la Seizième (16e) avenue jusqu'à la limite sud-est de la route comme l'indique le plan E.G. 813; DE LÀ, vers le nord-est le long de ladite limite sud-est de la route comme l'indique le

road as shown on Plan E.G. 813 to the Westerly boundary of Campbell Street; THENCE, Southerly along the said Westerly boundary of Campbell Street to an intersection with the Westerly production of the Southerly boundary of Fifteenth (15th) Avenue; THENCE, Easterly along the said Westerly production of the Southerly boundary of Fifteenth (15th) Avenue and continuing Easterly along the said Southerly boundary of Fifteenth (15th) Avenue to the Southwesterly boundary of the road as shown on Plan E.G. 1200; THENCE, Southeasterly along the said Southwesterly boundary of the road as shown on Plan E.G. 1200 and the Southeasterly production thereof to the Southerly boundary of Regina Avenue; THENCE, Easterly along the said Southerly boundary of Regina Avenue to an intersection with the Westerly boundary of the Canadian National Railways Right-of-Way as shown on Plan F.D. 1527; THENCE, Southerly along the said Westerly boundary of the Canadian National Railways Right-of-Way as shown on Plan F.D. 1527 and continuing Southerly along the Westerly boundary of the Canadian National Railways Right-of-Way as shown on Plan C.T. 2865 to the Northerly boundary of Twenty-fifth (25th) Avenue; THENCE, Westerly along the said Northerly boundary of Twenty-fifth (25th) Avenue to the Easterly boundary of McIntosh Street; THENCE, Northerly along the said Easterly boundary of McIntosh Street to the Northerly boundary of Lakeview Avenue; THENCE, Westerly along the said Northerly boundary of Lakeview Avenue to the Easterly boundary of Empress Street; THENCE, Northerly along the said Easterly boundary of Empress Street to the Northerly boundary of Twenty-third (23rd) Avenue; THENCE, Westerly along the said Northerly boundary of Twenty-third (23rd) Avenue to the Easterly boundary of Grey Street; THENCE, Northerly along the said Easterly boundary of Grey Street to the Northerly boundary of Assiniboine Avenue; THENCE, Westerly along the said Northerly boundary of Assiniboine Avenue to the Easterly boundary of Minto Street; THENCE, Northerly along the said Easterly boundary of Minto Street to the Southerly boundary of Section Fourteen (14); THENCE, Westerly along the Southerly boundary of Sections Fourteen (14) and Fifteen (15) respectively to the Southwest corner of Section Fifteen (15) being the point of commencement.

All plans referred to in the above description are of record in the Land Titles Office for the Regina Land Registration District at Regina, Saskatchewan.

plan E.G. 813 jusqu'à la limite ouest de la rue Campbell; DE LÀ, vers le sud le long de ladite limite ouest de la rue Campbell jusqu'à intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud de la Quinzième (15e) avenue; DE LÀ, vers l'est le long dudit prolongement vers l'ouest de la limite sud de la Quinzième (15e) avenue et continuant vers l'est le long de ladite limite sud de la Quinzième (15e) avenue jusqu'à la limite sud-ouest de la route comme l'indique le plan E.G. 1200; DE LÀ, vers le sud-est le long de ladite limite sud-ouest de la route comme l'indique le plan E.G. 1200 et le prolongement vers le sud-est de ladite limite jusqu'à la limite sud de l'avenue Regina; DE LÀ, vers l'est le long de ladite limite sud de l'avenue Regina jusqu'à intersection avec la limite ouest de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada comme l'indique le plan F.D. 1527; DE LÀ, vers le sud le long de ladite limite ouest de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada comme l'indique le plan F.D. 1527, en continuant vers le sud le long de la limite ouest de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada comme l'indique le plan C.T. 2865, jusqu'à la limite nord de la Vingt-cinquième (25e) avenue; DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite nord de la Vingt-cinquième (25e) avenue jusqu'à la limite est de la rue McIntosh; DE LÀ, vers le nord le long de ladite limite est de la rue McIntosh jusqu'à la limite nord de l'avenue Lakeview; DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite nord de l'avenue Lakeview jusqu'à la limite est de la rue Empress; DE LÀ, vers le nord le long de ladite limite est de la rue Empress jusqu'à la limite nord de la Vingt-troisième (23e) avenue; DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite nord de la Vingt-troisième (23e) avenue jusqu'à la limite est de la rue Grey; DE LÀ, vers le nord le long de ladite limite est de la rue Grey jusqu'à la limite nord de l'avenue Assiniboine; DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite nord de l'avenue Assiniboine jusqu'à la limite est de la rue Minto; DE LÀ, vers le nord le long de ladite limite est de la rue Minto jusqu'à la limite sud de la section quatorze (14); DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud des sections quatorze (14) et quinze (15) respectivement jusqu'au coin sud-ouest de la section quinze (15) qui est le point de départ.

Tous les plans mentionnés dans la description ci-haut sont déposés au Bureau des titres de biens-fonds de la circonscription d'enregistrement des biens-fonds de Regina, à Regina (Saskatchewan).

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 106

AERONAUTICS ACT

Resolute Bay Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT RESOLUTE BAY AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Resolute Bay Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Resolute Bay Airport at Resolute, in the Northwest Territories; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point determined in the manner set out in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from each end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means the rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 200 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands and lands under water adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which lands are described in Part II of the schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

CHAPITRE 106

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Resolute Bay

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE RESOLUTE BAY

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Resolute Bay*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne celui de Resolute Bay à Resolute, territoires du Nord-Ouest; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport comprenant la piste spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée, cette bande étant décrite à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«point de repère de l'aéroport» désigne un point déterminé de la manière visée à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe; cette surface d'approche étant décrite à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition étant décrite à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport, cette surface extérieure étant décrite à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

3. Pour l'application du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est à 200 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les terrains recouverts d'eau, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe, à l'exclusion des terrains pouvant éventuellement faire partie de l'aéroport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation, at the location of that point, any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire sur un terrain, visé par le présent règlement, aucun édifice, ouvrage ou objet, ou de faire un rajout à aucun édifice, ouvrage ou objet existant, dont le sommet serait plus élevé que l'une des surfaces qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain à cet endroit, à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface extérieure; ou

c) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement de laisser la végétation dépasser en hauteur le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces visées aux alinéas 5*a*) à *c*), qui se situent juste au-dessus de la surface du terrain.

7. En cas de contravention à l'article 6, le ministre des Transports peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

COMMENCING at the intersection of the runways designated 10-28 and 16-34, THENCE northerly along the centre line of runway designated 16-34 for a distance of four thousand (4,000) feet, THENCE westerly and perpendicular to the centre line of runway 16-34 a distance of five hundred (500) feet to the airport reference point.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

A circular area having a radius of thirteen thousand (13,000) feet, the centre of which is the airport reference point.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strips associated with the runways designated 10-28 and 16-34, and more particularly described as follows:

(*a*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 10 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and fifty thousand (50,000)

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

COMMENÇANT à l'intersection des pistes désignées 10-28 et 16-34; DE LÀ, une distance de quatre mille (4,000) pieds en direction nord, mesurés le long de l'axe de la piste 16-34; DE LÀ, une distance de cinq cents (500) pieds mesurés en direction ouest perpendiculairement à l'axe de la piste 16-34 jusqu'au point de repère de l'aéroport.

PARTIE II

Limites extérieures des terrains

Une zone circulaire ayant un rayon de treize mille (13,000) pieds et dont le centre coïncide avec le point de repère de l'aéroport.

PARTIE III

Surface d'approche

Une surface dont la limite inférieure touche à chacune des extrémités des bandes associées aux pistes 10-28 et 16-34 et décrite plus en détail ci-dessous:

a) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 10, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1,000) pieds dans le sens vertical,

feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from the projected centre line,

(*b*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 28 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from the projected centre line,

(*c*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 16 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from the projected centre line, and

(*d*) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 34 consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip one thousand (1,000) feet measured vertically above the elevation at the end of the strip and fifty thousand (50,000) feet measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being eight thousand (8,000) feet from the projected centre line,

which approach surfaces are shown on Department of Public Works Plan No. E. 1247, dated September 1, 1976.

au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à cinquante mille (50,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque limite supérieure étant à huit mille (8,000) pieds du prolongement de chacun des axes de la bande,

b) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 28, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1,000) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à cinquante mille (50,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque limite supérieure étant à huit mille (8,000) pieds du prolongement de chacun des axes de la bande,

c) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 16, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1,000) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à cinquante mille (50,000) pieds dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque limite supérieure étant à huit mille (8,000) pieds du prolongement de chacun des axes de la bande, et

d) une surface dont la limite inférieure touche à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 34, constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre cinquante (50) pieds dans le sens horizontal et dont la limite supérieure s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande, à mille (1,000) pieds dans le sens vertical, au-dessus d'un point qui est au même niveau que l'extrémité de la bande et à cinquante mille (50,000) pieds dans le sens horizontal de l'extrémité de la bande, les extrémités de chaque limite supérieure étant à huit mille (8,000) pieds du prolongement de chacun des axes de la bande,

ces surfaces d'approche apparaissant sur le plan nº E. 1247 du ministère des Travaux publics, daté du 1er septembre 1976.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the assigned elevation of the airport reference point, and

(*b*) where the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Public Works Plan No. E. 1247, dated September 1, 1976.

PARTIE IV

Surfaces extérieures

Chacune des surfaces extérieures est une surface imaginaire constituée

a) d'un plan commun établi à une hauteur constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude désignée du point de repère de l'aéroport, et

b) d'une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

cette surface extérieure apparaissant sur le plan nº E. 1247 du ministère des Travaux publics, daté du 1er septembre 1976.

PART V

Description of Each Strip

Each strip is described as follows:

(*a*) the strip associated with runway designated 10-28 is eight thousand four hundred (8,400) feet in length and one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and

(*b*) the strip associated with runway designated 16-34 is eleven thousand four hundred (11,400) feet in length and one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway,

which strips are shown on Department of Public Works Plan No. E. 1247, dated September 1, 1976.

PART VI

'Description of Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip and extending upward and outward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface, an approach surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Public Works Plan No. E. 1247, dated September 1, 1976.

PARTIE V

Bandes

Chaque bande est décrite comme suit:

a) la bande associée à l'approche de la piste 10-28 est de mille (1,000) pieds de largeur, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et de huit mille quatre cents (8,400) pieds de longueur, et

b) la bande associée à l'approche de la piste 16-34 est de mille (1,000) pieds de largeur, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste et de onze mille quatre cents (11,400) pieds de longueur,

ces bandes apparaissant sur le plan nº E. 1247 du ministère des Travaux publics, daté du 1er septembre 1976.

PARTIE VI

Surfaces de transition

Chacune des surfaces de transition est une surface constituée d'un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical contre sept (7) pieds dans le sens horizontal, perpendiculairement à l'axe et au prolongement de l'axe de la bande, et qui s'étend vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales de la bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure, une surface d'approche ou avec la surface de transition d'une bande adjacente, ces surfaces sont indiquées sur le plan nº E. 1247 du ministère des Travaux publics, daté du 1er septembre 1976.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 107

AERONAUTICS ACT

Sarnia Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT SARNIA AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Sarnia Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Sarnia Airport, in the Township of Sarnia, in the County of Lambton, in the Province of Ontario; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the end of a strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which horizontal surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of a landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 588 feet above sea level.

Application

4. (1) Subject to subsection (2), these Regulations apply to all the lands adjacent to or in the vicinity of the airport, including public road allowances, the outer limits of which are described in Part II of the schedule.

(2) These Regulations do not apply to such of those lands, the outer limits of which are described in Part II of the schedule, as form part of the airport from time to time.

CHAPITRE 107

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Sarnia

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE SARNIA

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Sarnia*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Sarnia, dans le township de Sarnia, comté de Lambton, province d'Ontario; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de la surface d'atterrissage à l'aéroport, y compris la piste aménagée pour le décollage et l'atterrissage d'aéronefs dans une direction particulière; la bande est décrite plus en détail à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et en hauteur à partir de l'extrémité d'une bande et perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande; cette surface d'approche est décrite plus en détail à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend en hauteur à partir des limites latérales d'une bande et des surfaces d'approche; la surface de transition est décrite plus en détail à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne une surface imaginaire qui se situe au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport; cette surface est décrite plus en détail à la partie IV de l'annexe. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 588 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les réserves de chemins publics, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, et dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas à ceux des terrains dont les limites extérieures sont décrites à la partie II de l'annexe et qui font partie à l'occasion de l'aéroport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at that point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the horizontal surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

Natural Growth

6. No owner or occupier of any land to which these Regulations apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

7. Where an owner or occupier referred to in section 6 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 6, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excessive growth thereof.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being the point of intersection of a line drawn parallel to the centre line of runway 05-23 and distant two hundred and fifty (250) feet measured northwesterly therefrom and at right angles thereto with a line drawn parallel to the centre line of runway 14-32 and distant two hundred and fifty (250) feet measured northeasterly therefrom at right angles thereto.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

COMMENCING at the intersection of the waters' edge of Lake Huron with the production Northerly of the Easterly boundary of Lot 13, in Concession 9, in the said Township of Sarnia; THENCE, Southerly along the said production Northerly of the Easterly boundary of Lot 13 and along the said boundary to the Southeasterly corner of Lot 13, being also the Northeasterly corner of Lot 5, in the Gore Concession, in the said Township; THENCE, Southerly along the Easterly boundary of Lot 5 to the Southeasterly corner of said Lot 5; THENCE, Southerly in a straight line across the allowance for road between the Gore Concession and Concession 8 to the Northeasterly corner of Lot 5, in Concession 8; THENCE, Southerly along the Easterly boundary of Lot 5, in Concession 8 to the Southeasterly corner of said Lot 5, being also the Northeasterly corner of Lot 5, in Concession 7; THENCE, Southerly along the Easterly boundary of Lot 5, in Concession 7 to the intersection thereof with the Northern limit of the

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le sommet dépasserait le niveau, à cet endroit, de l'une quelconque des surfaces définies ci-après qui surplombent la surface du terrain sur lequel serait situé le bâtiment, l'ouvrage, l'objet ou le rajout en cause, lesdites surfaces étant:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface horizontale; ou

c) les surfaces de transition.

Végétation

6. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement d'y laisser croître la végétation au-delà du niveau des surfaces visées aux alinéas 5*a*) à *c*).

7. En cas de contravention à l'article 6, le Ministre peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Soit le point d'intersection d'une ligne tracée parallèlement à l'axe de la piste 05-23, à une distance perpendiculaire de deux cent cinquante (250) pieds de cet axe en direction nord-ouest et d'une ligne tracée parallèlement à l'axe de la piste 14-32, à une distance perpendiculaire de deux cent cinquante (250) pieds de cet axe en direction nord-est.

PARTIE II

Description des limites extérieures des terrains

COMMENÇANT au point d'intersection de la rive du lac Huron avec le prolongement vers le nord de la limite est du lot 13, dans la concession 9, dans ledit canton de Sarnia; DE LÀ, vers le sud le long dudit prolongement vers le nord de la limite est du lot 13 et le long de ladite limite jusqu'au coin sud-est du lot 13, qui est aussi le coin nord-est du lot 5, dans la concession de Gore, dans ledit canton; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 5 jusqu'au coin sud-est dudit lot 5; DE LÀ, vers le sud en ligne droite en passant par la réserve de chemin entre la concession de Gore et la concession 8 jusqu'au coin nord-est du lot 5, dans la concession 8; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 5, dans la concession 8, jusqu'au coin sud-est dudit lot 5, qui est aussi le coin nord-est du lot 5, dans la concession 7; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du lot 5, dans la concession 7, jusqu'à son point d'intersection avec la limite nord du chemin du roi nº 7, dans sa forme élargie comme il est indiqué sur le plan P2039-1 du ministère de la

King's Highway No. 7, as widened, and shown on Department of Highways Plan P2039-1, deposited in the Registry Office for the Registry Division of the County of Lambton as Number 144; THENCE, Westerly along the said Northern limit to the intersection thereof with the Western boundary of said Lot 5; THENCE, Southerly in a straight line across the King's Highway to the intersection of the Southern limit of the said highway, as widened, and shown on the said Plan P2039-1 with the eastern boundary of Lot 6, in Concession 6, in the said Township; THENCE, Southerly along the said Eastern boundary to the Southeasterly corner of the said Lot 6; THENCE, Westerly along the Southern boundary of said Lot 6 to the Southwesterly corner of the said Lot; THENCE, Westerly in a straight line across the allowance for road between Lots 6 and 7, in the said Concession, to the Southeasterly corner of Lot 7; THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lots 7, 8 and 9, in the said Concession, to the Southwesterly corner of Lot 9; THENCE, Westerly in a straight line across the allowance for road between Lots 9 and 10 to the Southeasterly corner of Lot 10; THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lots 10, 11 and 12, in the said Concession, to the Southwesterly corner of Lot 12; THENCE, Westerly in a straight line across the allowance for road between Lots 12 and 13 to the Southeasterly corner of said Lot 13; THENCE, Westerly along the Southern boundary of Lots 13, 14 and 15, in the said Concession 6, to the Southwesterly corner of Lot 15; THENCE, Westerly in a straight line across the King's Highway No. 40-A, as widened, and shown on Department of Highways Plan P-4054-6, deposited in the said Registry Office as Number 887, to the intersection of the Westerly limit of the said highway, as widened, with the Southern boundary of Lot 16, in Concession 6; THENCE, Westerly along the said Southern boundary of Lot 16 to the Southwesterly corner of the said Lot; THENCE, Northerly along the Western boundary of Lot 16 to the Northwesterly corner of the said Lot; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 6 and 7 to the Southwesterly corner of Lot 16, in Concession 7; THENCE, Northerly along the Western boundary of said Lot 16 to the Northwesterly corner of Lot 16, being the Southwesterly corner of Lot 16, in Concession 8; THENCE, Northerly along the Western boundary of Lot 16, in Concession 8, to the Northwesterly corner of said Lot 16; THENCE, Northerly in a straight line across the allowance for road between Concessions 8 and 9, to the Southwesterly corner of Lot 48, in Concession 9; THENCE, Northerly along the Western boundary of Lot 48 and the production Northerly thereof to its intersection with the waters' edge of Lake Huron; THENCE, in a general Easterly direction along the waters' edge of Lake Huron to the point of commencement, which lands are shown on Department of Transport Plan No. T2734, dated May 22, 1970.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of each strip consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of each strip two hundred (200) feet above the

Voirie, déposé au greffe, division d'enregistrement du comté de Lambton, numéro 144; DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite nord jusqu'à son point d'intersection avec la limite ouest dudit lot 5; DE LÀ, vers le sud en ligne droite en passant par le chemin du roi jusqu'au point d'intersection de la limite sud dudit chemin, dans sa forme élargie, et comme il est indiqué sur ledit plan P2039-1, avec la limite est du lot 6, dans la concession 6, dans ledit canton; DE LÀ, vers le sud le long de ladite limite est jusqu'au coin du sud-est dudit lot 6; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud dudit lot 6 jusqu'au coin sud-ouest dudit lot; DE LÀ, vers l'ouest en ligne droite en passant par la réserve de chemin entre les lots 6 et 7, dans ladite concession, jusqu'au coin sud-est du lot 7; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud des lots 7, 8 et 9, dans ladite concession, jusqu'au coin sud-ouest du lot 9; DE LÀ, vers l'ouest en ligne droite en passant par la réserve de chemin entre les lots 9 et 10 jusqu'au coin sud-est du lot 10; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud des lots 10, 11 et 12, dans ladite concession, jusqu'au coin sud-ouest du lot 12; DE LÀ, vers l'ouest en ligne droite en passant par la réserve de chemin entre les lots 12 et 13 jusqu'au coin sud-est dudit lot 13; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud des lots 13, 14 et 15, dans ladite concession 6, jusqu'au coin sud-ouest du lot 15; DE LÀ, vers l'ouest en ligne droite en passant par le chemin du roi nº 40-A, dans sa forme élargie, et comme il est indiqué sur le plan P-4054-6 du ministère de la Voirie, déposé dans ledit greffe sous le numéro 887, jusqu'au point d'intersection de la limite ouest dudit chemin, dans sa forme élargie, avec la limite sud du lot 16, dans la concession 6; DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite sud du lot 16 jusqu'au coin sud-ouest dudit lot; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest du lot 16 jusqu'au coin nord-ouest dudit lot; DE LÀ, vers le nord en ligne droite en passant par la réserve de chemin entre les concessions 6 et 7 jusqu'au coin sud-ouest du lot 16, dans la concession 7; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest dudit lot 16 jusqu'au coin nord-ouest du lot 16, qui est aussi le coin sud-ouest du lot 16, dans la concession 8; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest du lot 16, dans la concession 8, jusqu'au coin nord-ouest dudit lot 16; DE LÀ, vers le nord en ligne droite en passant par la réserve de chemin entre les concessions 8 et 9, jusqu'au coin sud-ouest du lot 48, dans la concession 9; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest du lot 48 et de son prolongement vers le nord jusqu'à son intersection avec la rive du lac Huron; DE LÀ, dans la direction générale de l'est le long de la rive du lac Huron jusqu'au point de départ; ces terrains sont indiqués sur le plan nº T2734, en date du 22 mai 1970, conservé dans les archives du ministère des Transports à Ottawa.

PARTIE III

Description de chaque surface d'approche

La surface d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande est un plan incliné s'élevant à un angle correspondant au rapport de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de cinquante (50) pieds mesurée horizontalement jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée à angle

elevation at the end of each strip measured vertically and ten thousand (10,000) feet from the end of each strip measured horizontally the outer ends of each imaginary horizontal line being one thousand, seven hundred and fifty (1,750) feet from each projected centre line, which surface is shown on Department of Transport Plan No. T2734, dated May 22, 1970.

droit avec le prolongement de l'axe de chaque bande, à une hauteur de deux cents (200) pieds au-dessus du niveau de chacune des extrémités de la bande, mesurée verticalement et à une distance de dix mille (10,000) pieds de chacune des extrémités de la bande, mesurée horizontalement, les extrémités extérieures de chaque ligne horizontale imaginaire se trouvant à mille sept cent cinquante (1,750) pieds de chacun des prolongements d'axe. Ces surfaces d'approche sont indiquées sur le plan nº T2734, daté du 22 mai 1970 et conservé dans les archives du ministère des Transports.

PART IV

Description of the Horizontal Surface

Being a surface consisting of a plane located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point, which surface is shown on Department of Transport Plan No. T2734, dated May 22, 1970.

PARTIE IV

Description de la surface horizontale

La surface horizontale est un plan situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport. Cette surface est indiquée sur le plan nº T2734 daté du 22 mai 1970 et conservé dans les archives du ministère des Transports.

PART V

Description of Each Strip

The strip associated with runway 05-23 is five hundred (500) feet in width, two hundred and fifty (250) feet being on each side of the centre line of the runway, and three thousand three hundred and eighty-nine (3,389) feet in length and the strip associated with runway 14-32 is five hundred (500) feet in width, two hundred and fifty (250) feet being on each side of the centre line of the runway, and five thousand five hundred (5,500) feet in length, which strips are shown on Department of Transport Plan No. T2734, dated May 22, 1970.

PARTIE V

Dimension de chaque bande

La bande de la piste 05-23 mesure cinq cents (500) pieds de large, soit deux cent cinquante (250) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et trois mille trois cent quatre-vingt-neuf (3,389) pieds de long. La bande de la piste 14-32 mesure cinq cents (500) pieds de large, soit deux cent cinquante (250) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et cinq mille cinq cents (5,500) pieds de long. Ces bandes sont indiquées sur le plan nº T2734 daté du 22 mai 1970 et conservé dans les archives du ministère des Transports.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane rising at a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip, and extending upward from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the horizontal surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Transport Plan No. T2734, dated May 22, 1970.

PARTIE VI

Description de chaque surface de transition

Chaque surface de transition est un plan incliné, perpendiculaire à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande, qui s'élève à un angle correspondant au rapport de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement et qui s'étend en hauteur à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à une intersection avec la surface horizontale ou une autre des surfaces de transition d'une bande adjacente. Toutes ces surfaces sont indiquées sur le plan nº T2734 daté du 22 mai 1970 et conservé dans les archives du ministère des Transports.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 108

AEORONAUTICS ACT

Saskatoon Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT SASKATOON AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Saskatoon Airport Zoning Regulations.*

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Saskatoon Airport, in the Province of Saskatchewan; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane the lower end of which is a horizontal line at right angles to the centre line of a strip and passing through a point at the strip end on the centre line of the strip; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane centering on and located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport, 1,200 feet in width, including the runway, especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 1,625 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, as more particularly described in Part II of the schedule.

General

5. (1) No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or

CHAPITRE 108

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Saskatoon

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE SASKATOON

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Saskatoon.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Saskatoon, dans la province de la Saskatchewan; (*airport*)

«bande» désigne une partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport, de 1,200 pieds de largeur, piste comprise, spécialement aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire dont l'extrémité inférieure est une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande et passant par un point situé à l'extrémité de la bande sur l'axe de cette bande; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à partir des limites latérales extérieures de la bande et de sa surface d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire centré sur le point de repère de l'aéroport et situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée de ce point de repère. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 1,625 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, définis plus en détail à la partie II de l'annexe.

Dispositions générales

5. Nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant,

object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) a horizontal surface, the outer limits of which may be described as follows: COMMENCING at the Southwest corner of Section One (1), Township Thirty-seven (37), Range Six (6), West of the Third (3rd) Meridian; THENCE, Southerly along the Easterly boundary of 20th Avenue to the Northerly boundary of 32nd Street; THENCE, Easterly along the Northerly boundary of 32nd Street to the Easterly boundary of 16th Avenue; THENCE, Southerly along the Easterly boundary of 16th Avenue to the Northerly boundary of 31st Street; THENCE, Easterly along the said Northerly boundary of 31st Street to an intersection with the Easterly boundary of the Northwest Quarter of Section Thirty-six (36), Township Thirty-six (36), Range Six (6), West of the Third Meridian; THENCE, Southerly along the Easterly boundary of the Northwest Quarter of Section Thirty-six (36) to the Northerly boundary of Legal Subdivision Ten (10) of the said Section Thirty-six (36); THENCE, Easterly along the Northerly boundary of Legal Subdivisions Ten (10) and Nine (9) to the Northeast corner of said Legal Subdivision Nine (9); THENCE, Southerly along the Easterly boundary of Legal Subdivision Nine (9) to the Southeast corner thereof; THENCE, Easterly along the Southerly boundary of the North half of Section Thirty-one (31), Township Thirty-six (36), Range Five (5), West of the Third Meridian and continuing Easterly along a line to a point being the intersection of the Northerly boundary of 28th Street and the production Northerly of the Easterly boundary of Avenue N; THENCE, Southerly along the said Easterly boundary of Avenue N and production thereof to the Southerly boundary of Bedford Road; THENCE, Easterly along the Southerly boundary of Bedford Road to the Westerly boundary of Avenue E; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of Avenue E to an intersection with the production Westerly of the Northerly boundary of 25th Street; THENCE, Easterly along the said Northerly boundary of 25th Street to the Westerly boundary of Avenue A; THENCE, Northerly along the said Westerly boundary of Avenue A to a production Westerly of the Southerly boundary of Parcel D, Registered Plan B.V. 6120; THENCE, Easterly along the Southerly boundary of Parcel D, Registered Plan B.V. 6120 and continuing Easterly along the Southerly boundary of Parcel Y, Registered Plan G.746 to the Westerly boundary of 29th Street; THENCE, Northerly, Easterly and Southerly along the Westerly, Northerly and Easterly boundaries respectively of said 29th Street to the Southerly boundary of Parcel X, Registered Plan G.746; THENCE, Easterly along the said Southerly boundary of Parcel X, Registered Plan G.746 to the Southeasterly corner of Parcel G, Registered Plan C.R.3112; THENCE, Northerly along the Easterly boundary of Parcel G, Registered Plan C.R. 3112 to the Northerly boundary of Section Thirty-Three (33), Township Thirty-six (36), Range Five (5), West of the Third Meridian; THENCE, Easterly along the said Northerly boundary of Section Thirty-three (33) to the Westerly limit of Warman Road; THENCE, Northerly along the said Westerly limit of Warman Road to an intersection with the Westerly produc-

dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir:

a) une surface horizontale dont la limite extérieure peut être définie comme étant une ligne COMMENÇANT au coin sud-ouest de la section un (1), township trente-sept (37), rang six (6), à l'ouest du troisième (3e) méridien; DE LÀ, se dirigeant vers le sud le long de la limite est de la 20e avenue jusqu'à la limite nord de la 32e rue; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord de la 32e rue jusqu'à la limite est de la 16e avenue; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est de la 16e avenue jusqu'à la limite nord de la 31e rue; DE LÀ, vers l'est le long de ladite limite nord de la 31e rue jusqu'à intersection avec la limite est du quartier nord-ouest de la section trente-six (36), township trente-six (36), rang six (6), à l'ouest du troisième méridien; DE LÀ, vers le sud le long de la limite est du quartier nord-ouest de la section trente-six (36) jusqu'à la limite nord de la subdivision légale dix (10) de ladite section trente-six (36); DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord des subdivisions légales dix (10) et neuf (9) jusqu'au coin nord-est de ladite subdivision légale neuf (9); DE LÀ, vers le sud le long de la limite est de la subdivision légale neuf (9) jusqu'au coin sud-est de ladite subdivision; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud de la moitié nord de la section trente et un (31), township trente-six (36), rang cinq (5), à l'ouest du troisième méridien et continuant vers l'est le long d'une ligne jusqu'au point d'intersection de la limite nord de la 28e rue et du prolongement nord de la limite est de l'avenue N; DE LÀ, vers le sud le long de ladite limite est de l'avenue N et de son prolongement jusqu'à la limite sud du chemin de Bedford; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud du chemin de Bedford jusqu'à la limite ouest de l'avenue E; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest de l'avenue E jusqu'à intersection avec le prolongement ouest de la limite nord de la 25e rue; DE LÀ, vers l'est le long de ladite limite nord de la 25e rue jusqu'à la limite ouest de l'avenue A; DE LÀ, vers le nord le long de ladite limite ouest de l'avenue A jusqu'au prolongement ouest de la limite sud de la parcelle D, plan enregistré B.V. 6120; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud de la parcelle D, plan enregistré B.V. 6120 et continuant vers l'est le long de la limite sud de la parcelle Y, plan enregistré G. 746 jusqu'à la limite ouest de la 29e rue; DE LÀ, vers le nord, l'est et le sud le long des limites ouest, nord et est respectivement de ladite 29e rue jusqu'à la limite sud de la parcelle X, plan enregistré G. 746; DE LÀ, vers l'est le long de ladite limite sud de la parcelle X, plan enregistré G. 746 jusqu'au coin sud-est de la parcelle G, plan enregistré C.R. 3112; DE LÀ, vers le nord le long de la limite est de la parcelle G, plan enregistré C.R. 3112 jusqu'à la limite nord de la section trente-trois (33), township trente-six (36), rang cinq (5), à l'ouest du troisième méridien; DE LÀ, vers l'est le long de ladite limite nord de la section trente-trois (33) jusqu'à la limite ouest du chemin Warman; DE LÀ, vers le nord le long de ladite limite ouest du chemin Warman jusqu'à intersection avec le prolongement ouest de la limite sud de la subdivision légale quatre (4), section dix (10), township trente-sept (37), rang cinq (5), à l'ouest du troisième méridien; DE LÀ, vers l'est le long de ladite limite sud de la subdivision légale quatre (4)

tion of the Southerly boundary of Legal Subdivision Four (4), Section Ten (10), Township Thirty-seven (37), Range Five (5), West of the Third Meridian; THENCE, Easterly along the said Southerly boundary of Legal Subdivision Four (4) of Section Ten (10) to the Westerly boundary of Legal Subdivision Three (3) of Section Ten (10); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision Three (3) of Section Ten (10) to its Northerly boundary; THENCE, Easterly along the Northerly boundary of Legal Subdivisions Three (3) and Two (2) to the Westerly boundary of Legal Subdivision Eight (8) of Section Ten (10); THENCE, Northerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision Eight (8) to its Northerly boundary; THENCE, Easterly along the Northerly boundary of Legal Subdivision Eight (8) to its Easterly boundary; THENCE, Northerly along the Easterly boundary of the said Section Ten (10) and production thereof to the Southerly boundary of Section Fifteen (15); THENCE, Westerly along the Southerly boundary of Section Fifteen (15) to the Easterly boundary of the West half of the said Section Fifteen (15); THENCE, Northerly along the Easterly boundary of the West half of Section Fifteen (15) to the Southerly boundary of Section Twenty-two (22); THENCE, Westerly along the Southerly boundary of Section Twenty-two (22) to its Westerly boundary; THENCE, Northerly along the Westerly boundary of Section Twenty-two (22) to an intersection with the Easterly production of the Southerly boundary of Legal Subdivision Nine (9) of Section Twenty-one (21); THENCE, Westerly along the Southerly boundary of Legal Subdivision Nine (9) of Section Twenty-one (21) to its Westerly boundary; THENCE, Northerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision Nine (9) of Section Twenty-one (21) to its Northerly boundary; THENCE, Westerly along the Southerly boundary of Legal Subdivision Fifteen (15) of Section Twenty-one (21) to its Westerly boundary; THENCE, Northerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision Fifteen (15) of Section Twenty-one (21) and production thereof to the Southerly boundary of Section Twenty-eight (28); THENCE, Westerly along the Southerly boundary of Section Twenty-eight (28) and production thereof to the Westerly boundary of Highway 5-11 as shown on Registered Plan F.N. 3629; THENCE, Northerly along the said Westerly boundary of Highway 5-11 as shown on Registered Plan F.N. 3629 to the Northerly boundary of Legal Subdivision One (1) of Section Twenty-nine (29); THENCE, Westerly along the Northerly boundaries of Legal Subdivisions One (1), Two (2), Three (3), and Four (4) of Section Twenty-nine (29) and continuing Westerly along the Northerly boundaries of Legal Subdivisions One (1), Two (2) and Three (3) of Section Thirty (30) to the Westerly boundary of said Legal Subdivision Three (3) of Section Thirty (30); THENCE, Northerly along the Easterly boundaries of Legal Subdivisions Five (5) and Twelve (12) of said Section Thirty (30) to the Northerly boundary of said Legal Subdivision Twelve (12); THENCE, Westerly along the said Northerly boundary of Legal Subdivision Twelve (12) and continuing Westerly along the Northerly boundaries of Legal Subdivisions Nine (9), Ten (10) and Eleven (11) of Section Twenty-five (25), Township Thirty-seven (37), Range Six (6), West of the Third Meridian to

de la section dix (10) jusqu'à la limite ouest de la subdivision légale trois (3) de la section dix (10); DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la subdivision légale trois (3) de la section dix (10) jusqu'à sa limite nord; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord des subdivisions légales trois (3) et deux (2) jusqu'à la limite ouest de la subdivision légale huit (8) de la section dix (10); DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la subdivision légale huit (8) vers sa limite nord; DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord de la subdivision légale huit (8) jusqu'à sa limite est; DE LÀ, vers le nord le long de la limite est de ladite section dix (10) et de son prolongement jusqu'à la limite sud de la section quinze (15); DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud de la section quinze (15) jusqu'à la limite est de la moitié ouest de ladite section quinze (15); DE LÀ, vers le nord le long de la limite est de la moitié ouest de la section quinze (15) jusqu'à la limite sud de la section vingt-deux (22); DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud de la section vingt-deux (22) jusqu'à sa limite ouest; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la section vingt-deux (22) jusqu'à intersection avec le prolongement est de la limite sud de la subdivision légale neuf (9) de la section vingt et un (21); DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud de la subdivision légale neuf (9) de la section ving et un (21) jusqu'à sa limite ouest; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la subdivision légale neuf (9) de la section vingt et un (21) jusqu'à sa limite nord; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud de la subdivision légale quinze (15) de la section vingt et un (21) jusqu'à sa limite ouest; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la subdivision légale quinze (15) de la section vingt et un (21) et de son prolongement jusqu'à la limite sud de la section vingt-huit (28); DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite sud de la section vingt-huit (28) et de son prolongement jusqu'à la limite ouest de la route 5-11 comme l'indique le plan enregistré F.N. 3629; DE LÀ, vers le nord le long de ladite limite ouest de la route 5-11 comme l'indique le plan enregistré F.N. 3629 jusqu'à la limite nord de la subdivision légale un (1) de la section vingt-neuf (29); DE LÀ, vers l'ouest le long des limites nord des subdivisions légales un (1), deux (2), trois (3) et quatre (4) de la section vingt-neuf (29) et continuant vers l'ouest le long des limites nord des subdivisions légales un (1), deux (2) et trois (3) de la section trente (30) jusqu'à la limite ouest de ladite subdivision légale trois (3) de la section trente (30); DE LÀ, vers le nord le long des limites est des subdivisions légales cinq (5) et douze (12) de ladite section trente (30) jusqu'à la limite nord de ladite subdivision légale douze (12); DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite nord de la subdivision légale douze (12) et continuant vers l'ouest le long des limites nord des subdivisions légales neuf (9), dix (10) et onze (11) de la section vingt-cinq (25), township trente-sept (37), rang six (6), à l'ouest du troisième méridien jusqu'à la limite ouest de ladite subdivision légale onze (11); DE LÀ, vers le sud le long des limites ouest des subdivisions légales onze (11), six (6) et trois (3) de ladite section vingt-cinq (25) et continuant vers le sud le long de la limite ouest de la subdivision légale quatorze (14) de la section vingt-quatre (24) jusqu'à sa limite sud; DE LÀ, vers l'ouest le long de la limite nord de la subdivision légale douze (12) de ladite section vingt-quatre (24) et de son prolongement jusqu'à la

the Westerly boundary of said Legal Subdivision Eleven (11); THENCE, Southerly along the Westerly boundaries of Legal Subdivisions Eleven (11), Six (6) and Three (3) of said Section Twenty-five (25) and continuing Southerly along the Westerly boundary of Legal Subdivision Fourteen (14) of Section Twenty-four (24) to the Southerly boundary thereof; THENCE, Westerly along the Northerly boundary of Legal Subdivision Twelve (12) of said Section Twenty-four (24) and production thereof to the Easterly boundary of Section Twenty-three (23); THENCE, Southerly along the Easterly boundary of Section Twenty-three (23) to the Northerly boundary of Legal Subdivision One (1) of said Section Twenty-three (23); THENCE, Westerly along the Northerly boundaries of Legal Subdivisions One (1), Two (2), Three (3), and Four (4) of Section Twenty-three (23) and continuing Westerly along the Northerly boundary of Legal Subdivision One (1) of Section Twenty-two (22) to the Westerly boundary thereof; THENCE, Southerly along the Westerly boundary of said Legal Subdivision One (1) of Section Twenty-two (22) and continuing Southerly along the Westerly boundaries of Legal Subdivisions Sixteen (16), Nine (9) and Eight (8) of Section Fifteen (15) to the Southerly boundary of said Legal Subdivision Eight (8) of said Section Fifteen (15); THENCE, Easterly along the Northerly boundary of Legal Subdivision One (1) of said Section Fifteen (15) and continuing Easterly along the Northerly boundaries of Legal Subdivisions Four (4) and Three (3) of Section Fourteen (14) to the Easterly boundary of said Legal Subdivision Three (3) of Section Fourteen (14); THENCE, Southerly along the Easterly boundary of Legal Subdivision Three (3) of Section Fourteen (14) and continuing Southerly along the Westerly boundary of the East half of Section Eleven (11) to the Northerly boundary of Section Two (2); THENCE, Easterly along the Northerly boundary of Section Two (2) to the Westerly boundary of Legal Subdivision Sixteen (16) of said Section Two (2); THENCE, Southerly along the Westerly boundaries of Legal Subdivisions Sixteen (16), Nine (9), Eight (8) and One (1), to the Southerly boundary of Legal Subdivision One (1), Section Two (2), Township Thirty-seven (37), Range Six (6), West of the Third Meridian; THENCE, Easterly along the Southerly boundary of Legal Subdivision One (1) and production thereof to the point of commencement,

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strip designated as 08-26 and the strip designated as 14-32 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are six hundred (600) feet on each side of the centre line of the strip at the strip ends and two thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strip at the outer ends, the said outer ends being two hundred (200) feet above the elevations at the strip ends, and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the strip ends, and

(*c*) the several transitional surfaces, each rising at an angle determined on the basis of a ratio of one (1) foot vertically for every seven (7) feet measured horizontally from the outer lateral limits of the strips and their abutting surfaces,

as shown on Plan E.946 dated November 8, 1967 of record in the Department of Transport at Ottawa.

limite est de la section vingt-trois (23); DE LÀ, vers le sud le long de la limite est de la section vingt-trois (23) jusqu'à la limite nord de la subdivision légale un (1) de ladite section vingt-trois (23); DE LÀ, vers l'ouest le long des limites nord des subdivisions légales un (1), deux (2), trois (3) et quatre (4) de la section vingt-trois (23) et continuant vers l'ouest le long de la limite nord de la subdivision légale un (1) de la section vingt-deux (22) jusqu'à sa limite ouest; DE LÀ, vers le sud le long de la limite ouest de ladite subdivision légale un (1) de la section vingt-deux (22) et continuant vers le sud le long des limites ouest des subdivisions légales seize (16), neuf (9) et huit (8) de la section quinze (15) jusqu'à la limite sud de ladite subdivision légale huit (8) de ladite section quinze (15); DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord de la subdivision légale un (1) de ladite section quinze (15) et continuant vers l'est le long des limites nord des subdivisions légales quatre (4) et trois (3) de la section quatorze (14) jusqu'à la limite est de ladite subdivision légale trois (3) de la section quatorze (14); DE LÀ, vers le sud le long de la limite est de la subdivision légale trois (3) de la section quatorze (14) et continuant vers le sud le long de la limite ouest de la moitié est de la section onze (11) jusqu'à la limite nord de la section deux (2); DE LÀ, vers l'est le long de la limite nord de la section deux (2) jusqu'à la limite ouest de la subdivision légale seize (16) de ladite section deux (2); DE LÀ, vers le sud le long des limites ouest des subdivisions légales seize (16), neuf (9), huit (8) et un (1) jusqu'à la limite sud de la subdivision légale un (1), section deux (2), township trente-sept (37), rang six (6), à l'ouest du troisième méridien; DE LÀ, vers l'est le long de la limite sud de la subdivision légale un (1) et de son prolongement jusqu'au point initial,

b) les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités de la bande désignée par les chiffres 08-26 et de la bande désignée par les chiffres 14-32, et s'étendant vers l'extérieur à partir de ces bandes, les dimensions desdites surfaces d'approche étant de six cents (600) pieds de chaque côté de l'axe de la bande aux extrémités de bande, et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe de la bande aux extrémités extérieures de ces surfaces d'approche, lesdites extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude des extrémités de bande, et à dix mille (10,000) pieds horizontalement des extrémités de bande, et

c) les diverses surfaces de transition, chacune s'élevant obliquement à raison de un (1) pied mesuré verticalement pour chaque longueur de sept (7) pieds mesurée horizontalement à partir des limites latérales extérieures des bandes et de leurs surfaces aboutissantes,

les surfaces définies ci-dessus sont indiquées sur le Plan n° E. 946 en date du 8 novembre 1967, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Premising that the bearings hereinafter mentioned are astronomical and are referred to the centre line of strip 08-26 of the Saskatoon Airport, Saskatoon, Saskatchewan as South seventy-nine degrees, one minute, twenty seconds East (S. 79°01′20″ E.):

COMMENCING at the Northeast corner of the Southeast Quarter of Section Thirteen (13), Township Thirty-seven (37), Range Six (6), West of the Third (3rd) Meridian; THENCE, Southerly along the Easterly boundary of the said Southeast Quarter of Section Thirteen (13) a distance of six hundred fifty and five tenths (650.5) feet more or less to an intersection with the centre line of strip 08-26 of Saskatoon Airport; THENCE, South seventy-nine degrees, one minute and twenty seconds East (S. 79°01′20″ E.) along the said centre line of strip 08-26 for a distance of three thousand eighty-four and eight tenths (3,084.8) feet more or less to an intersection with the centre line of strip 14-32 of Saskatoon Airport; THENCE, South forty-nine degrees, one minute and twenty seconds East (S. 49°01′20″ E.) a distance of two thousand seven hundred (2,700) feet to a point henceforth designated as the airport reference point, the said point having an assigned elevation of one thousand six hundred and twenty-five (1,625) feet above sea level. (To obtain geodetic elevation add sixteen and seventeen one hundredths (16.17) feet to the assigned elevation.)

PART II

Description of Lands to Which These Regulations Apply

ALL AND SINGULAR those certain parcels or tracts of land and premises, situate, lying and being partly in the Rural Municipality of Cory No. 344 and partly in the City of Saskatoon in the Province of Saskatchewan and composed of the following: part of Section Thirty-six (36), Township Thirty-six (36), Range Six (6), West of the Third Meridian; part of Sections Thirty-one (31), Thirty-two (32) and Thirty-three (33), Township thirty-six (36), Range Five (5), West of the Third Meridian; the whole of Sections Five (5), Six (6), Nine (9), Sixteen (16), Nineteen (19) and Twenty (20) and part of Sections Four (4), Seven (7), Eight (8), Ten (10), Fifteen (15), Seventeen (17), Eighteen (18), Twenty-one (21), Twenty-nine (29), and Thirty (30), Township Thirty-seven (37), Range Five (5), West of the Third Meridian; the whole of Sections One (1) and Twelve (12) and part of Sections Two (2), Eleven (11), Thirteen (13), Fourteen (14), Fifteen (15), Twenty-two (22), Twenty-three (23), Twenty-four (24) and Twenty-five (25), Township Thirty-seven (37), Range Six (6), West of the Third Meridian, the outermost boundaries of which are the limits of the horizontal surface as described in paragraph 5(*a*) of these Regulations but excluding therefrom all lands, waters and roads lying within the following described areas:

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Posant en prémisse que les relèvements mentionnés ci-après sont astronomiques et se rapportent à l'axe de la bande 08-26 de l'aéroport de Saskatoon, Saskatoon (Saskatchewan), soit sud soixante-dix-neuf degrés, une minute, vingt secondes est (S. 79°01′20″ E.):

COMMENÇANT au coin nord-est du quartier sud-est de la section treize (13), township trente-sept (37), rang six (6), à l'ouest du troisième (3e) méridien; DE LÀ, sud le long de la limite est dudit quartier sud-est de la section treize (13), une distance de six cent cinquante pieds cinq dixièmes (650.5) plus ou moins, jusqu'à intersection avec l'axe de la bande 08.26 de l'aéroport de Saskatoon; DE LÀ, sud soixante-dix-neuf degrés, une minute, vingt secondes est (S. 79°01′20″ E.) le long dudit axe de la bande 08-26, une distance de trois mille quatre-vingt-quatre pieds huit dixièmes (3,084.8) plus ou moins, jusqu'à intersection avec l'axe de la bande 14-32 de l'aéroport de Saskatoon. DE LÀ, sud quarante-neuf degrés, une minute, vingt secondes est (S. 49°01′20″ E.), une distance de deux mille sept cents (2,700) pieds, jusqu'à un point dorénavant désigné comme étant le point de repère de l'aéroport, ledit point ayant une altitude assignée de mille six cent vingt-cinq (1,625) pieds au-dessus du niveau de la mer. (Pour obtenir l'altitude géodésique, ajouter seize pieds dix-sept centièmes (16.17) à l'altitude assignée).

PARTIE II

Description des terrains auxquels s'applique le présent règlement

LA TOTALITÉ ET CHACUNE de certaines parcelles ou lisières de terrain, immeubles compris, situées en partie dans la municipalité rurale de Cory nº 344 et en partie dans la ville de Saskatoon, dans la province de la Saskatchewan, et comprenant une partie de la section trente-six (36), township trente-six (36), rang six (6), à l'ouest du troisième méridien; une partie des sections trente et un (31), trente-deux (32) et trente-trois (33), township trente-six (36), rang cinq (5), à l'ouest du troisième méridien; la totalité des sections cinq (5), six (6), neuf (9), seize (16), dix-neuf (19) et vingt (20) et une partie des sections quatre (4), sept (7), huit (8), dix (10), quinze (15), dix-sept (17), dix-huit (18), vingt et un (21), vingt-neuf (29) et trente (30), township trente-sept (37), rang cinq (5), à l'ouest du troisième méridien; la totalité des sections un (1) et douze (12) et une partie des sections deux (2), onze (11), treize (13), quatorze (14), quinze (15), vingt-deux (22), vingt-trois (23), vingt-quatre (24) et vingt-cinq (25), township trente-sept (37), rang six (6), à l'ouest du troisième méridien, dont les limites extérieures sont les limites de la surface horizontale définies à l'alinéa 5*a*) du présent règlement, à l'exclusion des terres, eaux et routes se trouvant dans les régions définies ci-après:

Firstly:

COMMENCING at the Southwest corner of the East half of the Southwest Quarter of Section Seven (7), Township Thirty-seven (37), Range Five (5), West of the Third Meridian; THENCE, Northerly along the Westerly boundary of the said East half of the Southwest Quarter of Section Seven (7) to the Northerly boundary of the said Southwest Quarter of Section Seven (7); THENCE, Westerly along the said Northerly boundary of the Southwest Quarter of Section Seven (7) to the Easterly boundary of Ottawa Avenue; THENCE, Northerly along the said Easterly boundary of Ottawa Avenue to the Southerly boundary of 47th Street; THENCE, Easterly along the said Southerly boundary of 47th Street to the Easterly boundary of Montreal Avenue; THENCE, Northerly along the said Easterly boundary of Montreal Avenue and production thereof to the Southerly boundary of the Southwest Quarter of Section Eighteen (18); THENCE, Westerly along the said Southerly boundary of the Southwest Quarter of Section Eighteen (18) and continuing Westerly along the Southerly boundary of the Southeast Quarter of Section Thirteen (13), Township Thirty-seven (37), Range Six (6), West of the Third Meridian to the Southwest corner thereof; THENCE, Northerly along the Westerly boundary of the East half of the said Section Thirteen (13) to a point one thousand three hundred twenty (1,320) feet from the Southwest corner of the Northeast Quarter of said Section Thirteen (13); THENCE, Easterly and parallel to the Southerly boundary of the said Northeast Quarter of Section Thirteen (13) to the Easterly boundary thereof; THENCE, Northerly along the said Easterly boundary of the Northeast Quarter of Section Thirteen (13) to an intersection with a production Westerly of the Southerly limit of a road described as being the most Northerly sixty-six (66) feet in width throughout of the North half of Section Eighteen (18), Township Thirty-seven (37), Range Five (5), West of the Third Meridian; THENCE, Easterly along the said production Westerly of the Southerly limit of the said road in the North half of Section Eighteen (18) and continuing Easterly along the said Southerly limit of the said road in the North half of Section Eighteen (18) to a point being four hundred thirty (430) feet distant Westerly from the Easterly boundary of said Section Eighteen (18); THENCE, Southerly and parallel to the said Easterly boundary of Section Eighteen (18) to a point distant seven hundred ninety-four (794) feet; THENCE, Easterly and parallel to the said Northerly boundary of Section Eighteen (18) to the Easterly boundary of said Section Eighteen (18); THENCE, Southerly along the said Easterly boundary of Section Eighteen (18) to the Southeast corner of the Northeast Quarter of said Section Eighteen (18); THENCE, Easterly along the said Northerly boundary of the South half of Section Seventeen (17) to the Westerly limit of Highway 5-11 as shown on Registered Plan F.S. 268; THENCE, Southerly along the said Westerly limit of Highway 5-11 as shown on Registered Plan F.S. 268 to the Northerly boundary of Registered Plan 67-S-25767; THENCE, Westerly along the said Northerly boundary of Registered Plan 67-S-25767 to the Westerly boundary thereof; THENCE, Southerly along the said Westerly boundary of Registered Plan 67-S-25767 to the Northerly bound-

Premièrement:

COMMENÇANT au coin sud-ouest de la moitié est du quartier sud-ouest de la section sept (7), township trente-sept (37), rang cinq (5), à l'ouest du troisième méridien; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de ladite moitié est du quartier sud-ouest de la section sept (7) jusqu'à la limite nord dudit quartier sud-ouest de la section sept (7); DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite nord du quartier sud-ouest de la section sept (7) jusqu'à la limite est de l'avenue Ottawa; DE LÀ, vers le nord le long de ladite limite est de l'avenue Ottawa jusqu'à la limite sud de la 47e rue; DE LÀ, vers l'est le long de ladite limite sud de la 47e rue jusqu'à la limite est de l'avenue Montréal; DE LÀ, vers le nord le long de ladite limite est de l'avenue Montréal et de son prolongement jusqu'à la limite sud du quartier sud-ouest de la section dix-huit (18); DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite sud du quartier sud-ouest de la section dix-huit (18) et continuant vers l'ouest le long de la limite sud du quartier sud-est de la section treize (13), township trente-sept (37), rang six (6), à l'ouest du troisième méridien jusqu'au coin sud-ouest dudit quartier; DE LÀ, vers le nord le long de la limite ouest de la moitié est de ladite section treize (13) jusqu'à un point situé à mille trois cent vingt (1,320) pieds du coin sud-ouest du quartier nord-est de ladite section treize (13); DE LÀ, vers l'est et parallèlement à la limite sud dudit quartier nord-est de la section treize (13) jusqu'à sa limite est; DE LÀ, vers le nord le long de ladite limite est du quartier nord-est de la section treize (13) jusqu'à intersection avec le prolongement vers l'ouest de la limite sud d'un chemin défini comme étant le plus au nord, mesurant soixante-six (66) pieds de largeur dans la moitié nord de la section dix-huit (18), township trente-sept (37), rang cinq (5), à l'ouest du troisième méridien; DE LÀ, vers l'est le long dudit prolongement vers l'ouest de la limite sud dudit chemin dans la moitié nord de la section dix-huit (18) et continuant vers l'est le long de ladite limite sud dudit chemin dans la moitié nord de la section dix-huit (18) jusqu'à un point situé à quatre cent trente (430) pieds de distance à l'ouest de la limite est de ladite section dix-huit (18); DE LÀ, vers le sud et parallèlement à ladite limite et de la section dix-huit (18) jusqu'à un point situé à sept cent quatre-vingt-quatorze (794) pieds de distance; DE LÀ, vers l'est et parallèlement à ladite limite nord de la section dix-huit (18) jusqu'à la limite est de ladite section dix-huit (18); DE LÀ, vers le sud le long de ladite limite est de la section dix-huit (18) jusqu'au coin sud-est du quartier nord-est de ladite section dix-huit (18); DE LÀ, vers l'est le long de ladite limite nord de la moitié sud de la section dix-sept (17) jusqu'à la limite ouest de la route 5-11 comme l'indique le plan enregistré F.S. 268; DE LÀ, vers le sud le long de ladite limite ouest de la route 5-11 comme l'indique le plan enregistré F.S. 268 jusqu'à la limite nord du plan enregistré 67-S-25767; DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite nord du plan enregistré 67-S-25767 jusqu'à sa limite ouest; DE LÀ, vers le sud le long de ladite limite ouest du plan enregistré 67-S-25767 jusqu'à la limite nord de la Quarante-cinquième (45e) rue; DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite nord de la Quarante-cinquième (45e) rue jusqu'à la limite ouest de la promenade Jeremy; DE LÀ, vers le sud, le long de ladite limite ouest de la promenade Jeremy jusqu'à la limite sud de

ary of Forty-fifth (45th) Street; THENCE, Westerly along the said Northerly boundary of Forty-fifth (45th) Street to the Westerly boundary of Jeremy Drive; THENCE, Southerly along the said Westerly boundary of Jeremy Drive to the Southerly boundary of Section Eight (8); THENCE, Westerly along the said Southerly boundary of Section Eight (8) and continuing Westerly along the Southerly boundary of Section Seven (7) to the point of commencement.

Secondly:

Parcels A and B, Registered Plan F.N. 3369 in the Northwest Quarter of Section Thirteen (13), Township Thirty-seven (37), Range Six (6), West of the Third Meridian.

Thirdly:

That part of the Northwest Quarter of Section Fourteen (14), Township Thirty-seven (37), Range Six (6), West of the Third Meridian as shown on Expropriation Instrument E.A. 6823.

All registered plans referred to in the above description are of record in the Land Titles Office for the Saskatoon Land Registration District at Saskatoon, Saskatchewan.

la section huit (8); DE LÀ, vers l'ouest le long de ladite limite sud de la section huit (8) et continuant vers l'ouest le long de la limite sud de la section sept (7) jusqu'au point initial.

Deuxièmement:

Les parcelles A et B, plan enregistré F.N. 3369, dans le quartier nord-ouest de la section treize (13), township trente-sept (37), rang six (6), à l'ouest du troisième méridien.

Troisièmement:

La partie du quartier nord-ouest de la section quatorze (14), township trente-sept (37), rang six (6), à l'ouest du troisième méridien, comme l'indique l'acte d'expropriation E.A. 6823.

Tous les plans enregistrés mentionnés dans la description ci-dessus sont conservés dans les archives du Bureau des titres de biens-fonds pour la circonscription d'enregistrement des terrains de Saskatoon, à Saskatoon (Saskatchewan).

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 109

AERONAUTICS ACT

Sault Ste. Marie Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT SAULT STE. MARIE AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Sault Ste. Marie Airport Zoning Regulations.*

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means Sault Ste. Marie Airport, in the District of Algoma, in the Province of Ontario; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending outward and upward from the end of a strip at a ratio of 50 feet measured horizontally to 1 foot measured vertically, the lower ends of which plane is a horizontal line at right angles to the centre line of the strip at the strip ends, which approach surface is shown on Plan No. T2557, dated February 28, 1969, on record in the Department of Transport at Ottawa; (*surface d'approche*)

"horizontal surface" means an imaginary horizontal plane located 150 feet above the assigned elevation of the airport reference point; (*surface horizontale*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport including the runway especially prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, the dimensions of which strip are set out in Part II of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward at a ratio of 7 feet measured horizontally to 1 foot measured vertically from the outer lateral limits of a strip and its approach surface to an intersection with the horizontal surface or other transitional surfaces, which transitional surfaces are shown on Plan No. T2557, dated February 28, 1969, on record in the Department of Transport at Ottawa. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 611 feet above sea level.

CHAPITRE 109

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de Sault-Sainte-Marie

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE SAULT-SAINTE-MARIE

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de Sault-Sainte-Marie.*

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de Sault-Sainte-Marie, dans le district d'Algoma, dans la province d'Ontario; (*airport*)

«bande» désigne les parties rectangulaires de l'aire d'atterrissage de l'aéroport comprenant des pistes spécialement aménagées pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée et dont les dimensions sont indiquées dans la partie II de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne des plans inclinés imaginaires s'étendant vers l'extérieur et vers le haut à partir des extrémités de bande à raison de 50 pieds horizontalement pour 1 pied verticalement, dont les extrémités inférieures forment une ligne horizontale perpendiculaire à l'axe de la bande aux extrémités de la bande, lesquelles surfaces d'approche sont indiquées sur le plan nº T2557, daté du 28 février 1969, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne les plans inclinés imaginaires s'étendant vers le haut et vers l'extérieur à raison de 7 pieds horizontalement pour 1 pied verticalement à partir des limites latérales extérieures de la bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à intersection avec la surface horizontale ou d'autres surfaces de transition, lesquelles surfaces de transition sont indiquées sur le plan nº T2557, daté du 28 février 1969, conservé dans les archives du ministère des Transports à Ottawa; (*transitional surface*)

«surface horizontale» désigne un plan horizontal imaginaire situé à 150 pieds au-dessus de l'altitude assignée du point de repère de l'aéroport. (*horizontal surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est réputé être à 611 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. (1) Subject to subsection (2), these Regulations apply to all the lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which are more particularly described as follows:

COMMENCING at the northeasterly corner of Section 1, in the Township of Parke; THENCE, westerly along the northern boundary of Sections 1, 2, 3, 4 and the northeast quarter of Section 5 to the intersection thereof with the waters edge of Lake Superior; THENCE, in a general southeasterly, easterly and northeasterly direction along the waters edge of Lake Superior and of St. Mary's River to the intersection thereof with the eastern boundary of Section 12, in the Township of Parke; THENCE, northerly along the eastern boundary of Section 12 and Section 1 to the point of commencement, which lands are shown on Plan No. T2557, dated February 28, 1969, on record in the Department of Transport at Ottawa.

(2) These Regulations do not apply with respect to such of those lands referred to in subsection (1) that form part of the airport from time to time.

Application

4. (1) Sous réserve des dispositions du paragraphe (2), le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, dont les limites extérieures sont définies plus en détail de la manière suivante:

COMMENÇANT à l'angle nord-est de la section 1, dans le canton de Parke; DE LÀ, en direction de l'ouest le long de la limite nord des sections 1, 2, 3, et 4 et du quartier nord-est de la section 5 jusqu'à l'intersection de cette limite avec le bord de l'eau du lac Supérieur; DE LÀ, dans une direction générale sud-est, est et nord-est le long du bord du lac Supérieur et de la rivière Sainte-Marie jusqu'à l'intersection du bord de l'eau avec la limite est de la section 12, dans le canton de Parke; DE LÀ, en direction nord le long de la limite est de la section 12 et de la section 1 jusqu'au point de départ; ces terrains sont indiqués sur le plan nº T2557, daté du 28 février 1969, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas dans le cas de ceux des terrains mentionnés au paragraphe (1) qui font partie de l'aéroport de temps à autre.

General

5. Subject to section 6, no person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the horizontal surface;

(*b*) the approach surfaces abutting each end of the strips designated as 04-22 and 11-29 and extending outward therefrom, the dimensions of which approach surfaces are five hundred (500) feet on each side of the centre line of the strips at the strip ends and two thousand (2,000) feet on each side of the projected centre line of the strips at the outer ends, the said outer ends being two hundred (200) feet above the elevations at the strip ends and measured horizontally ten thousand (10,000) feet from the strip ends; or

(*c*) the transitional surfaces.

6. A person may erect or construct any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will not exceed in elevation the elevation at that point of any approach surface or transitional surface referred to in section 5 that projects immediately over and above the surface of the land at that point but will exceed in elevation the elevation at that point of the horizontal surface, if the highest point of such building, structure or object or addition to such existing building, structure or object, will not extend more than thirty feet (30) above the surface of the land at that point.

Dispositions générales

5. Sous réserve de l'article 6, nul ne peut ériger ni construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage, ou objet, ni un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir,

a) la surface horizontale;

b) les surfaces d'approche aboutissant à chacune des extrémités des bandes désignées par les chiffres 04-22 et 11-29 et s'étendant vers l'extérieur de ces bandes, et dont les dimensions sont de cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe des bandes aux extrémités des bandes et de deux mille (2,000) pieds de chaque côté du prolongement de l'axe des bandes aux extrémités extérieures se trouvant à deux cents (200) pieds au-dessus de l'altitude aux extrémités des bandes et à une distance de dix mille (10,000) pieds, mesurée horizontalement, des extrémités des bandes; ou

c) les surfaces de transition.

6. Il est permis d'ériger ou construire tout bâtiment, ouvrage ou objet, ou tout rajout à tout bâtiment, ouvrage ou objet dont le point le plus élevé ne dépassera pas en hauteur la hauteur à cet endroit de toute surface d'approche ou surface de transition mentionnée à l'article 5 et qui s'étend immédiatement au-dessus de la surface du terrain à cet endroit mais dépassera en hauteur la hauteur à cet endroit de la surface horizontale, à condition que le point le plus élevé d'un tel bâtiment, ouvrage ou objet, ne s'étende pas à plus de trente (30) pieds au-dessus de la surface du terrain à cet endroit.

Natural Growth

7. No owner or occupier of any land to which these Regulations may apply shall permit any object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) that project immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

8. Where an owner or occupier referred to in section 7 permits an object of natural growth to exceed in elevation any of the surfaces set out in paragraphs 5(*a*) to (*c*) contrary to section 7, the Minister may make a direction that any person enter upon the land on which the object is growing and remove the excess growth thereof.

Végétation

7. Il est interdit au propriétaire ou à l'occupant d'un terrain visé par le présent règlement d'y laisser croître la végétation au-delà du niveau des surfaces visées aux alinéas 5*a*) à *c*).

8. En cas de contravention à l'article 7, le Ministre peut autoriser quiconque à entrer sur les lieux et à y enlever l'excédent de végétation.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being the point of intersection of a line drawn parallel to the centre line of runway 04-22, distant five hundred (500) feet measured southeasterly therefrom and at right angles thereto with a line drawn parallel to the centre line of runway 11-29 distant five hundred (500) feet measured northeasterly therefrom and at right angles thereto.

PART II

Dimensions of Each Strip

The strips associated with runway 04-22 and runway 11-29 are one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and eighty-six hundred (8,600) feet in length as shown on Plan No. T2557, dated February 28, 1969, on record in the Department of Transport at Ottawa.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Le point de repère de l'aéroport de Sault-Sainte-Marie est le point d'intersection d'une ligne tirée parallèlement à l'axe de la piste 04-22 à une distance de cinq cents (500) pieds, mesurée en direction du sud-est à partir de cet axe et perpendiculairement à celui-ci et d'une ligne tirée parallèlement à l'axe de la piste 11-29 à une distance de cinq cents (500) pieds mesurée en direction du nord-est à partir de cet axe et perpendiculairement à celui-ci.

PARTIE II

Dimensions de chaque bande

Les bandes associées à la piste 04-22 et à la piste 11-29 sont larges de mille (1,000) pieds, cinq cents (500) pieds se trouvant de chaque côté de l'axe de la piste et sont longues de huit mille six cents (8,600) pieds comme il est indiqué sur le plan n° T2557, daté du 28 février 1969, conservé dans les archives du ministère des Transports, à Ottawa.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

CHAPTER 110

AERONAUTICS ACT

St. Andrews Airport Zoning Regulations

REGULATIONS RESPECTING ZONING AT ST. ANDREWS AIRPORT

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *St. Andrews Airport Zoning Regulations*.

Interpretation

2. In these Regulations,

"airport" means St. Andrews Airport, in the Rural Municipality of St. Andrews, in the Province of Manitoba; (*aéroport*)

"airport reference point" means the point described in Part I of the schedule; (*point de repère de l'aéroport*)

"approach surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the end of each strip along and at right angles to the projected centre line thereof, which approach surface is more particularly described in Part III of the schedule; (*surface d'approche*)

"Minister" means the Minister of Transport; (*Ministre*)

"outer surface" means an imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport, which outer surface is more particularly described in Part IV of the schedule; (*surface extérieure*)

"strip" means a rectangular portion of the landing area of the airport including the runway prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, which strip is more particularly described in Part V of the schedule; (*bande*)

"transitional surface" means an imaginary inclined plane extending upward and outward from the lateral limits of a strip and its approach surfaces, which transitional surface is more particularly described in Part VI of the schedule. (*surface de transition*)

3. For the purposes of these Regulations, the airport reference point is deemed to be 757 feet above sea level.

Application

4. These Regulations apply to all the lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, the outer limits of which lands are described in Part II of the

CHAPITRE 110

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement de zonage de l'aéroport de St. Andrews

RÈGLEMENT DE ZONAGE CONCERNANT L'AÉROPORT DE ST. ANDREWS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement de zonage de l'aéroport de St. Andrews*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«aéroport» désigne l'aéroport de St. Andrews, dans la municipalité rurale de St. Andrews, dans la province du Manitoba; (*airport*)

«bande» désigne la partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'aéroport qui comprend les pistes spécialement aménagées pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction déterminée; cette bande est décrite plus en détail à la partie V de l'annexe; (*strip*)

«Ministre» désigne le ministre des Transports; (*Minister*)

«point de repère de l'aéroport» désigne le point décrit à la partie I de l'annexe; (*airport reference point*)

«surface d'approche» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend vers l'extérieur et vers le haut à partir de l'extrémité de chaque bande, dans le sens du prolongement de l'axe de cette bande et perpendiculairement à cet axe; cette surface d'approche est décrite plus en détail à la partie III de l'annexe; (*approach surface*)

«surface de transition» désigne un plan incliné imaginaire qui s'étend et vers l'extérieur et vers le haut à partir des limites latéraies d'une bande et de ses surfaces d'approche; cette surface de transition est décrite plus en détail à la partie VI de l'annexe; (*transitional surface*)

«surface extérieure» désigne une surface imaginaire située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport; cette surface extérieure est décrite plus en détail à la partie IV de l'annexe. (*outer surface*)

3. Aux fins du présent règlement, le point de repère de l'aéroport est censé être à 757 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Application

4. Le présent règlement s'applique à tous les terrains, y compris les emprises de voies publiques, contigus à l'aéroport ou situés dans son voisinage, dont les limites extérieures sont

schedule, other than such lands as from time to time form part of the airport.

General

5. No person shall erect or construct, on any land to which these Regulations apply, any building, structure or object or any addition to any existing building, structure or object, the highest point of which will exceed in elevation at the location of the highest point any of the surfaces hereinafter set out that project immediately over and above the surface of the land at that location, namely,

(*a*) the approach surfaces;

(*b*) the outer surface; or

(*c*) the transitional surfaces.

SCHEDULE

(*ss. 2 and 4*)

PART I

Airport Reference Point

Being a point at the intersection of a line drawn parallel to and distant 500 feet measured Southwesterly at right angles from the centre line of runway 12-30 and a line drawn parallel to and distant 500 feet measured Northwesterly at right angles from the centre line of runway 06-24.

PART II

Description of Outer Limits of Lands

COMMENCING at the intersection of the water's edge of the West bank of the Red River with the Southwestern boundary of River Lot 48 in the Parish of St. Pauls; THENCE, Northwesterly along the said Southwestern boundary of River Lot 48 to the Southwestern corner thereof; THENCE, Northwesterly in a straight line across the allowance for road between the River Lots and the lots in the Outer Two Miles, in the said Parish of St. Pauls to the Southeastern corner of Lot 48 in the said Outer Two Miles; THENCE, Northerly along the Eastern boundary of Lots 48, 49, 50, 51 and 52 in the said Outer Two Miles to the Southeastern corner of Lot 53 in the said Outer Two Miles; THENCE, Northwesterly along the Southwestern boundary of the said Lot 53 to the intersection thereof with the Northwestern boundary of the lands as shown on a plan of survey filed in the Winnipeg Land Titles Office as Plan Number 3174; THENCE, Northeasterly along the said Northwestern boundary of the said Plan Number 3174 across Lots 53, 54, 55, 56, 57, 58 and 59 in the Outer Two Miles in the said Parish of St. Pauls to the intersection thereof with the Southwestern limit of the government road allowance as established between the said Parish of St. Pauls and the Parish of St. Andrews; THENCE, Northeasterly in a straight line across the said government road allowance to the intersection of the Northeastern limit of the said road allowance with the Northwestern boundary of the lands as shown on a plan of survey filed in the Winnipeg Land Titles Office as Plan Number 3163; THENCE, Northeasterly along the Northwestern boundaries définies à la partie II de l'annexe, sauf les terrains qui, à l'occasion, font partie de l'aéroport.

Dispositions générales

5. Il est interdit d'ériger ou de construire, sur un terrain auquel s'applique le présent règlement, un bâtiment, ouvrage ou objet, ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet déjà existant, dont le point le plus élevé dépasserait en hauteur, à l'endroit où se trouverait ledit point, le niveau de l'une des surfaces définies ci-après qui surplombent immédiatement la surface du terrain à cet endroit à savoir:

a) les surfaces d'approche;

b) la surface extérieure; ou

c) les surfaces de transition.

ANNEXE

(*art. 2 et 4*)

PARTIE I

Point de repère de l'aéroport

Soit un point situé à l'intersection d'une ligne parallèle à l'axe de la piste 12-30, tirée à une distance de 500 pieds mesurés perpendiculairement à l'axe de cette piste en direction du sud-ouest, et d'une autre ligne parallèle à l'axe de la piste 06-24, tirée à une distance de 500 pieds mesurés perpendiculairement à l'axe de cette piste en direction du nord-ouest.

PARTIE II

Description des limites extérieures des terrains

COMMENÇANT au point d'intersection de la rive ouest de la rivière Rouge et de la limite sud-ouest du lot riverain 48 dans la paroisse de Saint-Paul; DE LÀ, vers le nord-ouest, le long de ladite limite sud-ouest du lot riverain 48 jusqu'à l'angle sud-ouest de ce dernier; DE LÀ, vers le nord-ouest et en ligne droite, croisant l'emprise de la route entre les lots riverains et les lots situés dans les deux milles extérieurs dans ladite paroisse de Saint-Paul, jusqu'à l'angle sud-est du lot 48 dans lesdits deux milles extérieurs; DE LÀ, vers le nord, le long de la limite est des lots 48, 49, 50, 51 et 52 dans lesdits deux milles extérieurs, jusqu'à l'angle sud-est du lot 53 dans lesdits deux milles extérieurs; DE LÀ, vers le nord-ouest, le long de la limite sud-ouest dudit lot 53, jusqu'à l'intersection de cette dernière et de la limite nord-ouest des terrains indiqués sur un plan d'arpentage déposé au Bureau d'enregistrement de Winnipeg sous le numéro de plan 3174; DE LÀ, vers le nord-est, le long de ladite limite nord-ouest dudit plan numéro 3174, traversant les lots 53, 54, 55, 56, 57, 58 et 59 dans lesdits deux milles extérieurs dans ladite paroisse de Saint-Paul, jusqu'à l'intersection de celle-ci et de la limite sud-ouest de l'emprise de la route gouvernementale établie entre ladite paroisse de Saint-Paul et la paroisse de St. Andrews; DE LÀ, vers le nord-est et en ligne droite, croisant ladite emprise de route gouvernementale, jusqu'à l'intersection de la limite nord-est de ladite emprise de route et de la limite nord-ouest des terrains indiqués sur un plan d'arpentage déposé au Bureau d'enregistrement de Winnipeg sous le numéro de plan 3163; DE LÀ, vers le

ary of the said Plan Number 3163 across Lots 1, 2, 3, 4, 5 and part of Lot 6 in the Outer Two Miles in the said Parish of St. Andrews to the intersection thereof with the Northeastern boundary of the lands as shown on a plan of survey filed in the said Land Titles Office as Plan Number 8696; THENCE, Northwesterly and Northerly along the Northeastern and Eastern boundary of the said Plan Number 8696 across Lots 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 and 17 to the intersection thereof with the South limit of the Four Mile Road between the Parish of St. Andrews and Township 13, Range 3 East of the Principal Meridian; THENCE, Easterly and Northerly along the several South and East limits of the said road following its courses to the intersection of the South limit of the said road with the Northeastern boundary of Lot 62 in the Outer Two Miles of the said Parish of St. Andrews; THENCE, Southeasterly along the said Parish of St. Andrews; THENCE, Southeasterly along the said Northeastern boundary to the intersection thereof with the Northwestern boundary of the said Plan Number 3163; THENCE, Northeasterly along the said Northwestern boundary to the intersection thereof with the Northeastern boundary of Lot 69 in the said Outer Two Miles; THENCE, Southeasterly along the said Northeastern boundary to the most Easterly corner of the said lot; THENCE, Southeasterly in a straight line across the Two Mile Road to the most Northerly corner of River Lot 69; THENCE, Southeasterly along the Northeastern boundary of the said River Lot 69 to the intersection thereof with the Southeastern limit of a road as shown on a plan of survey filed in the said Land Titles Office as Plan Number 3404; THENCE, Southwesterly and Southerly along the Southeastern and Eastern limit of the said road as shown on the said Plan No. 3404 to the intersection thereof with the Northeastern boundary of River Lot 62; THENCE, Southeasterly along the Northeastern boundary of the said River Lot 62 to the intersection thereof with the Northern limit of River Road as shown on a plan of survey filed in the said Land Titles Office as Plan Number 8734; THENCE, Southerly in a straight line across the said River Road and continuing across the Red River to the intersection of the Northeastern boundary of River Lot 215 in the said Parish of St. Andrews with the water's edge on the South shore of the said river; THENCE, Southeasterly along the Northeastern boundary of the said Lot 215 to the intersection thereof with the Northwestern limit of a road as shown on a plan of survey filed in the said Land Titles Office as Plan Number 3136; THENCE, Southwesterly along the said Northwestern limit across Lots 215, 216, 217, 218, 219, 220 and 221 to the intersection thereof with the Northeastern boundary of River Lot 222; THENCE, Southeasterly along the said Northeastern boundary of River Lot 222 to the intersection thereof with the Northwestern limit of the right-of-way lands of the Canadian National Railways formerly the Winnipeg and Northern Railway in the said River Lot 222; THENCE, Southwesterly along the said Northwestern limit across River Lots 222 to 288, both inclusive, and continuing along the said limit across River Lots 60 to 70, both inclusive, in the said Parish of St. Pauls to the intersection thereof with the Southwestern boundary of the said River Lot 70; THENCE, Northwesterly along the said Southwestern boundary to the intersection thereof with the water's edge on the East shore of the Red River; THENCE, Westerly in a straight line across the said river

nord-est, le long de la limite nord-ouest dudit plan numéro 3163, traversant les lots 1, 2, 3, 4, 5 et une partie du lot 6 dans les deux milles extérieurs dans ladite paroisse de St. Andrews, jusqu'à l'intersection de celle-ci et de la limite nord-est des terrains indiqués sur un plan d'arpentage déposé au Bureau d'enregistrement de Winnipeg sous le numéro de plan 8696; DE LÀ, vers le nord-ouest et vers le nord, le long des limites nord-est et est dudit plan numéro 8696, traversant les lots 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17, jusqu'à l'intersection de celle-ci et de la limite sud des quatre milles de route, situés entre la paroisse de St. Andrews et le township 13, rang 3, à l'est du méridien principal; DE LÀ, vers l'est et vers le nord, le long des nombreuses limites sud et est de ladite route, suivant son tracé jusqu'à l'intersection de la limite sud de ladite route et de la limite nord-est du lot 62 dans les deux milles extérieurs de ladite paroisse de St. Andrews; DE LÀ, vers le sud-est le long de ladite limite nord-est jusqu'à l'intersection de celle-ci et de la limite nord-ouest dudit plan numéro 3163; DE LÀ, vers le nord-est, le long de ladite limite nord-ouest, jusqu'à l'intersection de celle-ci et de la limite nord-est du lot 69 dans lesdits deux milles extérieurs; DE LÀ, vers le sud-est, le long de ladite limite nord-est jusqu'à l'angle le plus à l'est dudit lot; DE LÀ, vers le sud-est et en ligne droite, croisant la route Two Mile Road, jusqu'à l'angle le plus au nord du lot riverain 69; DE LÀ, vers le sud-est, le long de la limite nord-est dudit lot 69, jusqu'à l'intersection de celle-ci et de la limite sud-est d'une route indiquée sur un plan d'arpentage déposé audit Bureau d'enregistrement sous le numéro de plan 3404; DE LÀ, vers le sud-ouest et vers le sud, le long des limites sud-est et est de ladite route indiquée sur ledit plan numéro 3404, jusqu'à l'intersection de celle-ci et de la limite nord-est du lot riverain 62; DE LÀ, vers le sud-est, le long de la limite nord-est dudit lot riverain 62, jusqu'à l'intersection de celle-ci et de la limite nord de la route River Road indiquée sur un plan d'arpentage déposé audit Bureau d'enregistrement sous le numéro de plan 8734; DE LÀ, vers le sud et en ligne droite, croisant ladite route River Road et la rivière Rouge, jusqu'à l'intersection de la limite nord-est du lot riverain 215, dans ladite paroisse de St. Andrews, et de la rive sud de ladite rivière; DE LÀ, vers le sud-est, le long de la limite nord-est dudit lot 215 jusqu'à l'intersection de celle-ci et de la limite nord-ouest d'une route indiquée sur un plan d'arpentage déposé audit Bureau d'enregistrement sous le numéro de plan 3136; DE LÀ, vers le sud-ouest et le long de ladite limite nord-ouest, traversant les lots 215, 216, 217, 218, 219, 220 et 221, jusqu'à l'intersection de celle-ci et de la limite nord-est du lot riverain 222; DE LÀ, vers le sud-est, le long de ladite limite nord-est du lot riverain 222, jusqu'à l'intersection de celle-ci et de la limite nord-ouest de l'emprise des Chemins de fer nationaux du Canada, autrefois appelés Winnipeg and Northern Railway, dans ledit lot riverain 222; DE LÀ, vers le sud-ouest et le long de ladite limite nord-ouest, traversant les lots riverains 222 à 288, inclus, et toujours le long de ladite limite, traversant les lots riverains 60 à 70, inclus, dans ladite paroisse de St. Paul, jusqu'à l'intersection de cette limite et de la limite sud-ouest dudit lot riverain 70; DE LÀ, vers le nord-ouest, le long de ladite limite sud-ouest, jusqu'à l'intersection de celle-ci et de la rive est de la rivière Rouge; DE LÀ, vers l'ouest et en ligne droite, croisant ladite rivière, jusqu'à l'intersection de la limite nord-est du lot riverain 50 et de la rive ouest de ladite rivière; DE LÀ, vers le sud,

to the intersection of the Northeastern boundary of River Lot 50 with the water's edge of the West shore of the said river; THENCE, Southerly along the water's edge of the said West shore in front of River Lots 50, 49 and 48 to the point of commencement, which outer limits of land are shown on Department of Transport Plan No. T2854.

PART III

Description of Each Approach Surface

Being a surface abutting each end of the strips associated with the runways designated 06-24, 12-30 and 18-36, consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to fifty (50) feet measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of each strip, two hundred (200) feet above the elevation at the end of each strip, measured vertically and ten thousand (10,000) feet from the end of each strip measured horizontally, the outer ends of each imaginary horizontal line being two thousand (2,000) feet from each projected centre line, which approach surfaces are shown on Department of Transport Plan No. T2854.

PART IV

Description of the Outer Surface

Being an imaginary surface consisting of

(*a*) a common plane established at a constant elevation of one hundred and fifty (150) feet above the elevation of the airport reference point, and

(*b*) where the common plane described in paragraph (*a*) is less than thirty (30) feet above the surface of the ground, an imaginary surface, located thirty (30) feet above the surface of the ground,

which outer surface is shown on Department of Transport Plan No. T2854.

PART V

Description of Strips

Each strip is described as follows:

(*a*) the strip associated with runway 06-24 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and five thousand five hundred (5,500) feet in length,

(*b*) the strip associated with runway 12-30 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and three thousand four hundred (3,400) feet in length, and

(*c*) the strip associated with runway 18-36 is one thousand (1,000) feet in width, five hundred (500) feet being on each side of the centre line of the runway, and five thousand one hundred (5,100) feet in length,

which strips are shown on Department of Transport Plan No. T2854.

le long de la rive ouest de ladite rivière devant les lots riverains 50, 49 et 48, jusqu'au point de départ; ces limites extérieures des terrains sont indiquées sur le plan nº T2854 du ministère des Transports.

PARTIE III

Description de chaque surface d'approche

Soit une surface qui aboutit à chacune des extrémités des bandes correspondant aux pistes désignées comme 06-24, 12-30 et 18-36 qui consiste en un plan incliné à raison de un (1) pied dans le sens vertical et de cinquante (50) pieds dans le sens horizontal, et qui s'élève jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de chaque bande, à deux cents (200) pieds de hauteur par rapport au niveau de l'extrémité de chaque bande, dans le sens vertical, et à dix mille (10,000) pieds de l'extrémité de chaque bande, dans le sens horizontal, les extrémités extérieures de chaque ligne horizontale imaginaire étant à deux mille (2,000) pieds du prolongement de chacun des axes; les surfaces d'approche sont indiquées sur le plan nº T2854 du ministère des Transports.

PARTIE IV

Description de la surface extérieure

Soit une surface imaginaire constituée par

a) un plan commun établi à une altitude constante de cent cinquante (150) pieds au-dessus de l'altitude du point de repère de l'aéroport, et

b) lorsque le plan commun décrit à l'alinéa *a*) est à moins de trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol, une surface imaginaire située à trente (30) pieds au-dessus de la surface du sol,

cette surface extérieure est indiquée sur le plan nº T2854 du ministère des Transports.

PARTIE V

Description des bandes

Chaque bande est décrite de la façon suivante:

a) la bande correspondant à la piste 06-24 est large de mille (1,000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et est longue de cinq mille cinq cents (5,500) pieds,

b) la bande correspondant à la piste 12-30 est large de mille (1,000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et est longue de trois mille quatre cents (3,400) pieds, et

c) la bande correspondant à la piste 18-36 est large de mille (1,000) pieds, soit cinq cents (500) pieds de chaque côté de l'axe de la piste, et est longue de cinq mille cent (5,100) pieds,

ces bandes sont indiquées sur le plan nº T2854 du ministère des Transports.

PART VI

Description of Each Transitional Surface

Being a surface consisting of an inclined plane having a ratio of one (1) foot measured vertically to seven (7) feet measured horizontally at right angles to the centre line and centre line produced of each strip, and extending upward and outward rising from the lateral limits of each strip and its approach surfaces to an intersection with the outer surface or another transitional surface of an adjoining strip, all as shown on Department of Transport Plan No. T2854.

PARTIE VI

Description de chaque surface de transition

Soit une surface constituée d'un plan incliné qui s'élève à raison de un (1) pied dans le sens vertical et de sept (7) pieds dans le sens horizontal, suivant une direction horizontale perpendiculaire à l'axe et au prolongement de l'axe de chaque bande et qui s'élève à partir des limites latérales de chaque bande et de ses surfaces d'approche, jusqu'à son intersection avec la surface extérieure ou avec une autre surface de transition d'une bande adjacente; ces surfaces de transition sont indiquées sur le plan n° T2854 du ministère des Transports.

QUEEN'S PRINTER FOR CANADA © IMPRIMEUR DE LA REINE POUR LE CANADA
OTTAWA, 1978

LIBRARY
AUG
30
1979
UNIVERSITY OF DETROIT

BINDING SECT. SEP 3 1981

Government
Publications

3 1761 11550180 1